MŁODZIEŻ MORSKA



Nr 11
CENA 25 ZŁ
LISTOPAD 1948

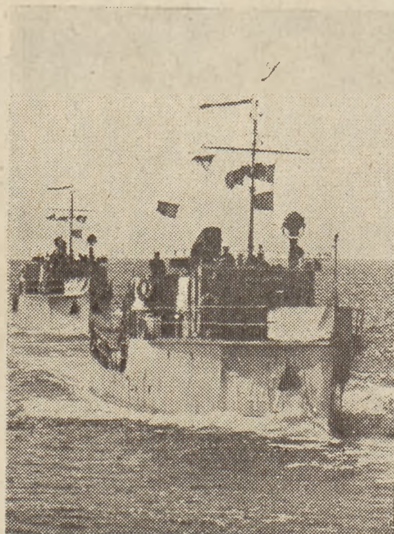


STANISŁAW BISKUPSKI

Dłoń przyjaciela

Każdego lata, w końcu roku szkolnego przybywają na Wybrzeże liczne wycieczki szkolne, aby tu, nad brzegami Bałtyku ujrzeć na własne oczy, jak rośnie, rozwija się i potężnieje Polska — kraj morski.

Wzrok zwiedzających z zainteresowaniem przesuwa się wtedy po potężnych, o dziwacznych kształtach dźwigach portowych, po olbrzymich halach magazynów załadowanych najrozmaitszym towarem, po spokojnych basenach portu, po których prując łagodne fale śmigają zwinne motorówki, lub wolno wlokąc się suną majestatycznie obce statki z całego świata.



Radzieckie trałowce wychodzą na trałowanie

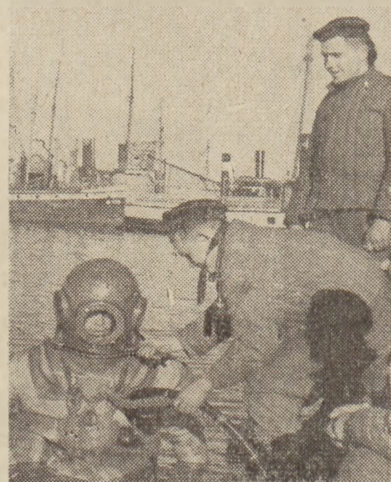
I kiedy dziś widzi się pulsujący życiem każdy zakątek olbrzymiego organizmu portowego, wydaje się rzeczą wprost nieprawdopodobną, aby jeszcze trzy lata temu panowała tu cisza i martwota i aby dźwigi te mogły kiedykolwiek przedstawiać sobą jedynie bezładną masę splątanego żelastwa, a rozbite magazyny tchnęły głuchą pustką.

Wejście do portu było wówczas rzeczą niemożliwą, a nawet zbliżenie się w jego okolice było połączone z ryzykiem wylecenia w powietrze na skutek wybuchu min, którymi usiane były przybrzeżne wody polskiego morza.

Mimo woli ludzkie ręce opadały wówczas z rezygnacją, a pytanie: „od czego zacząć?" było wyrazem ogromu zadań czekających tych, na których spoczywał obowiązek wrócenia życia temu pustkowiu. I kto wie, jak długo trwałyby prace przy uruchomieniu urządzeń portowych, gdybyśmy byli zdani całkowicie na własne siły. Ale na szczęście nie byliśmy osamotnieni. Tak jak w latach wojny odczuwaliśmy zawsze pomoc naszego potężnego sojusznika — Związku Radzieckiego, tak i teraz odczuliśmy ją w tym najcięższym, początkowym okresie.

Jeszcze wówczas, zanim rozwiały się dymy niedawnych bitew, zanim przycichły echa artyleryjskich wystrzałów, tuż przy polskich brzegach pojawiły się nieduże szare okręciki, które krążąc wciąż, zdawałoby się w miejscu, wykonywały żmudną i niebezpieczną pracę trałowania. Ten pierwszy etap oczyszczania wód przybrzeżnych z pozostawionych tu przez okupanta min, był niczym innym, jak właśnie wytyczeniem bezpiecznych szlaków komunikacyjnych do naszych portów.

Ale miny nie stanowiły jedynego niebezpieczeństwa. Tu i ówdzie ponad powierzchnią wody sterczały maszty zatopionych statków. Wraki te w niemniejszym od min stopniu utrudniały normalną żeglugę. Wydobycie ich stanowiło równie trudną i niebezpieczną pracę, co i trałowanie. Ale i w tym wypadku przyszły nam z pomocą specjalne ekipy radzieckich fachowców, które obowiązek ten wzięły całkowicie na siebie. Radzieccy nurkowie z pełnym poświęceniem wykonywali powierzone im zadanie, wyznaczali miejsca odnalezionych wraków, ich położenie, stan, określając jednocześnie możliwości ich wydobycia. Dzięki umiejętnie przeprowadzonym pracom, wiele z wydobytych wraków powędrowało następnie do naszych stoczni, skąd po remoncie powróciły do służby jako pełnowartościowe jednostki.

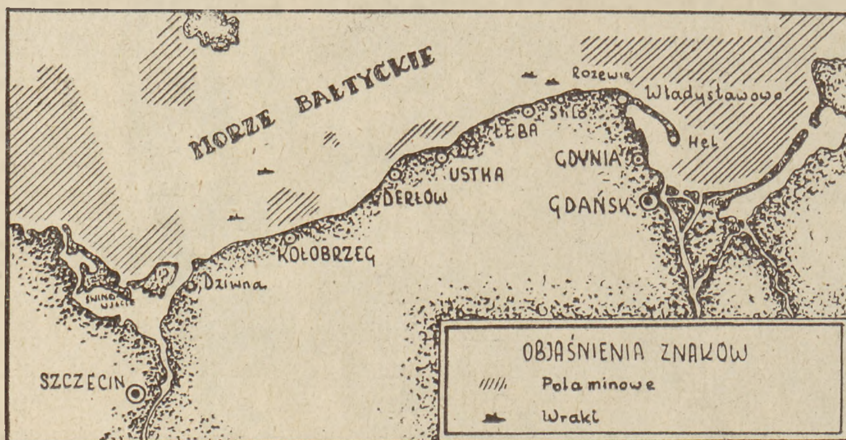


Nurek „Epronu" przy pracy w porcie gdyńskim

Radzieckie ekipy awaryjno-ratownicze wydobyły nie tylko jednostki pływające, ale również i urządzenia portowe posiadające bezcenną wartość. Nie tak dawno ekipa ta wydobyła w Gdańsku pływający dok oraz podnośnik. Wydobywanie doku trwało około pięciu miesięcy, podnośnika zaś blisko siedem miesięcy. Pracy tej w żadnym wypadku stocznia nasza nie byłaby w stanie sama wykonać. Wydobyte urządzenia mają kapitalne znaczenie dla zwiększenia sprawności i wydajności naszych stoczni i będą wykorzystane już przy wodowaniu naszych następnych węglorudowców.

Dlatego też, jeśli dziś wielokrotnie podziwiamy sukcesy własnej pracy i obserwujemy coraz żywiej tętniące życie w naszych portach, winniśmy zdać sobie sprawę, jak wiele zawdzięczamy naszemu sojusznikowi Związkowi Radzieckiemu, który w chwilach największych trosk i kłopotów wyciąga zawsze ku nam swą pomocną dłoń — dłoń przyjaciela.

STANISŁAW BISKUPSKI



Wojenna spuścizna: pola minowe, pozostałe u polskich wybrzeży

Fot. W.A.F. — Uklejewski

MŁODZIEŻ MORSKA
NR 11. LISTOPAD 1948



STANISŁAW ZAMOJSKI

REWOLUCJA LISTOPADOWA A SPRAWA POLSKA

31 lat temu, 7 listopada 1917 r. wybuchła Wielka Rewolucja Socjalistyczna. Proletariat Piotrogradu wespół z rewolucyjnymi oddziałami wojska i floty obalił Rząd Tymczasowy, przekazał władzę w państwie w ręce przedstawicieli ludu. W ogniu walk z kontrrewolucyjnymi armiami carskich generałów Krasnowa, Denikina, Judenicza, Wrangla, Kołczaka i innych, z armiami obcych interwentów zrodziła się Republika Rad.

Fakt ten miał historyczne znaczenie nie tylko dla mas ludowych imperium rosyjskiego, ale również dla walczących o swe wyzwolenie, uciskanych i wyzyskiwanych mas ludowych na całym świecie. Przerwany został łańcuch państw kapitalistycznych i na jednej szóstej części świata władzę w swe ręce wzięli robotnicy i chłopi. Rewolucja Listopadowa a następnie bohaterskie budownictwo socjalistyczne w Zw. Radzieckim wpłynęły na rozszerzenie się i wzmocnienie ruchów rewolucyjnych na całym świecie. Dały one przykład masom ludowym jak należy walczyć o swe wyzwolenie, jak trzeba budować swoje ludowe państwo, państwo wolności i sprawiedliwości społecznej. Zw. Radziecki stał się przewodnikiem i potężnym oparciem dla wszystkich sił postępowych, dla mas pracujących, walczących z

wyzyskiem kapitalistycznym, dla ludów kolonialnych, walczących o swe wyzwolenie narodowe i społeczne.

W okresie II wojny światowej główną siłą obozu antyfaszystowskiego był właśnie Zw. Radziecki a decydującą rolę w rozbiciu hitlerowskiej machiny wojennej odegrała Armia Radziecka. Bohaterska walka narodu radzieckiego z niemiecko-faszystowskimi najeźdźcami zagrzewała bojowników ruchu oporu we wszystkich okupowanych przez Niemców państwach Europy, dodawała im otuchy i wiary w zwycięstwo. Armia Radziecka przyniosła wyzwolenie masom ludowym państw Europy, dzięki czemu stało się możliwe wyzwolenie Polski, Czechosłowacji, Węgier, Rumunii, Bułgarii, Albanii i Jugosławii, jako państw demokracji ludowej.

Po wojnie Zw. Radziecki stoi na czele obozu antyimperialistycznego, walczącego o pokój i bezpieczeństwo świata, broniącego niepodległości narodów przed zakusami anglo-amerykańskich imperialistów.


Lenin proklamuje władzę radziecką

Dla losów Polski na przestrzeni ostatnich 31 lat Rewolucja Listopadowa ma szczególne znaczenie. Obalając carat, proletariat rosyjski obalił główną potęgę spośród zaborców Polski. Republika radziecka unieważniła wszelkie traktaty rozbiorowe, zawarte między Rosją carską a Niemcami i Austrią. W szeregu aktów państwowych, szczególnie w słynnej „Deklaracji Praw Narodów Rosji" władze radzieckie jasno i wyraźnie postawiły prawa narodu polskiego do niepodległości.

Takie stanowisko republiki radzieckiej w sprawie polskiej nie było przypadkowe. Rewolucja Listopadowa była rewolucją socjalistyczną; rewolucją niosącą wyzwolenie masom ludowym imperium rosyjskiego. Socjalizm zaś wyklucza wszelki ucisk człowieka przez człowieka, narodu przez naród. Socjalizm głosi, że każdy naród ma prawo do stanowienia o sobie, do decydowania o swoim losie. Przywódcy proletariatu rosyjskiego — Lenin i Stalin — niejednokrotnie podkreślali, że lud rosyjski nie może wyzwolić się spod jarzma caratu, nie dając jednocześnie wolności ludowi polskiemu. W czasie rokowań pokojowych z Niemcami i Austrią w Brześciu Litewskim, delegacja radziecka postawiła m. in. sprawę przyznania całemu narodowi polskiemu, tzn. również Polakom z zaborów pruskiego i austriackiego, prawa do zadecydowania o swej przyszłości.

Rewolucja Listopadowa wywołała swym przykładem wzrost wrzenia rewolucyjnego w Austrii i w Niemczech. W następstwie rewolucji jakie wybuchły tam w październiku 1918 r. rozleciała się monarchia austriacko - węgierska i zawaliły się kajzerowskie Niemcy. Tak więc, obalając carat i przyczyniając się do upadku imperium Austrii i Niemiec, Rewolucja Listopadowa umożliwiła powstanie niepodległego państwa polskiego. Nie mogło bowiem być mowy o niepodległości Polski bez spełnienia tych warunków, ponieważ zarówno zwycięstwo carskiej Rosji, jak i zwycięstwo kajzerowskiej Austrii i Niemiec, z którymi wiązał swe plany Piłsudski, oznaczały dla Polski dalszą niewolę.

W 1918 r. Polska uzyskała niepodległość dzięki Rewolucji Listopadowej. W 1945 r. Armia Radziecka, którą stworzyła Rewolucja Listopadowa, znowu przyniosła Polsce wolność i umożliwiła polskim masom pracującym stworzenie swojego ludowego państwa. To, że przed ludem polskim otwarła się droga do lepszej przyszłości, to, że młodzież polska uzyskała szeroki dostęp do nauki i wiedzy, do pracy i rozrywki, zawdzięczamy w pierwszym rzędzie Zw. Radzieckiemu, państwu zwycięskiego socjalizmu, który jest dziecięciem Rewolucji Listopadowej.

STANISŁAW ZAMOJSKI

KAZIMIERZ WIRSKI

FLOTA ROSYJSKA W REWOLUCJI LISTOPADOWEJ

Flota Wojenna ZSRR posiada krótką ale chwalebną historię, zapisaną wielkimi czynami bohaterskich marynarzy radzieckich. Pierwszą stroną tych sławnych dziejów Floty jest jej udział w Wielkiej Rewolucji Listopadowej, która rozpoczęła nową, wspaniałą erę w życiu narodów, ciemiężonych dotąd przez carat.

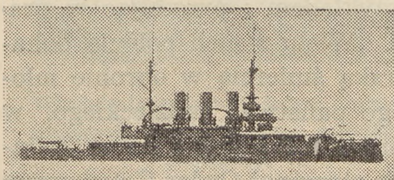
W walce ze wstecznymi siłami carskiego reżimu, prowadzonej i organizowanej przez bojową partię bolszewików, marynarze-robotnicy w mundurach odegrali poważną rolę, stanowiąc część rewolucyjnych sił zbrojnych. Partia bolszewików zyskała wśród nich już na długo przed wybuchem rewolucji, wielu zdecydowanych bojowników o wolność i sprawiedliwość społeczną. Stali się oni przywódcami mas marynarskich, zorganizowali tajne rewolucyjne komitety okrętowe, przygotowując się do walki z ciemiężycielami ludu.

Rewolucyjne komitety okrętowe ogarnęły już w r. 1905 wielką część Floty, która w tym okresie zaczęła sobie zyskiwać miano „Czerwonej Floty". Załoga pancernika „Potiomkin" pierwsza powstała w czerwcu 1905 r. przeciwko carskiemu dowództwu. Jednocześnie wybuchło powstanie i w Odessie, które mimo pomocy dział „Potiomkina" zostało stłumione, a sam pancernik, odcięty od baz lądowych, po długim prześladowaniu na Morzu Czarnym i strasznej głodówce załogi, został zmuszony do przycumowania w Konstancy. Porucznik Schmidt, przywódca załogi i wielu marynarzy zostało powieszonych lub zesłanych na katorgę. Ale marynarze nie ulękli się prześladowań. Wieść o powstaniu na „Potiomkinie" szybko obiegła całą Rosję, budząc naród do walki, przyspieszając wybuch rewolucji 1905 r.

W ślady „Potiomkinowców" poszły załogi innych okrętów. Pancernik „Gangut", krążownik „Oczakow" i szereg innych jednostek, objęły rewolucyjne załogi.

Powstania marynarzy raz po raz wstrząsały carską flotą i carskim niewolniczym ustrojem. Na miejscu zesłanych, stawały do walki nowe szeregi marynarzy, kierowane przez partię Lenina — Stalina. Obaj ci wodzowie mas robotniczo-chłopskich, cenili wielce marynarzy, jako pewnych i zdecydowanych bojowników Wielkiej Sprawy Socjalizmu. Wydawana przez Lenina w Leningradzie gazeta „Iskra" była rozchwytywana przez załogi okrętów. Stamtąd czerpały one wskazówki do walki, tam uczyły się, jak zwyciężać klasowego wroga. W przeddzień wybuchu Rewolucji Listopadowej, rewolucyjny ruch we flocie ogarnął już szerokie masy i dojrzał do ostatecznej walki z caratem.

Na wezwanie partii w październikowe dni 1917 r. marynarze chwycili za broń. Na pancernikach i krążownikach, załopotały czerwone flagi. Historyczną rolę odegrał zwłaszcza krążownik „Aurora", który wziął udział w walkach w Leningradzie, ostrzeliwując Pałac Zimowy, główny punkt oporu i siedzibę Rządu Tymczasowego. Salwa „Aurory" obwieściła początek nowej ery, ery Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej.



Pancernik „Potiomkin"

Marynarze schodzili na ląd z pokładów okrętów pod czerwonymi sztandarami, by dalej walczyć o ostateczne i całkowite zwycięstwo Rewolucji. Wraz z robotnikami i chłopami, zasilali młode siły zbrojne — rodzącego się w ciężkich walkach nowego państwa radzieckiego. Po całej Rosji rozproszyły się grupy marynarzy, siejąc postrach wśród wrogów ludu i interwentów.

W walkach z Kołczakiem, Denikinem, Wranglem i innymi, marynarze wykazali wysoką świadomość celów swej walki i niezwykłe bohaterstwo. Na Ukrainie, na Syberii i Uralu walczyli oni o swą młodą, socjalistyczną ojczyznę. Nazwiska i czyny sławnych marynarzy-rewolucjonistów stały się pomnikami chwały i po dziś dzień czczone są przez wszystkie narody radzieckie. Marynarz Zeleźniakow był nieustraszonym dowódcą pociągu pancernego, a jego bohaterskie czyny stały się niemal legendą. Wielu innych marynarzy zdobyło również sławę, walcząc na lądzie lub we flotyllach rzecznych.

W wielkiej bitwie pod Carycynem, marynarze z flotylli Wołżańskiej, walczyli pod dowództwem Stalina, a jego wielkie umiejętności strategiczne zadecydowały wówczas o zwycięstwie. Marynarze walczyli z wielkim poświęceniem i zapisali się chlubnie w historii. Lata zmagań z białogwardzistami i interwentami zahartowały radzieckich marynarzy, którzy po całkowitym zwycięstwie, wrócili na pokłady okrętów, by stać się kadrą młodej radzieckiej floty. Oni stworzyli jej sławne tradycje, oni też wychowali następne pokolenia marynarskie.

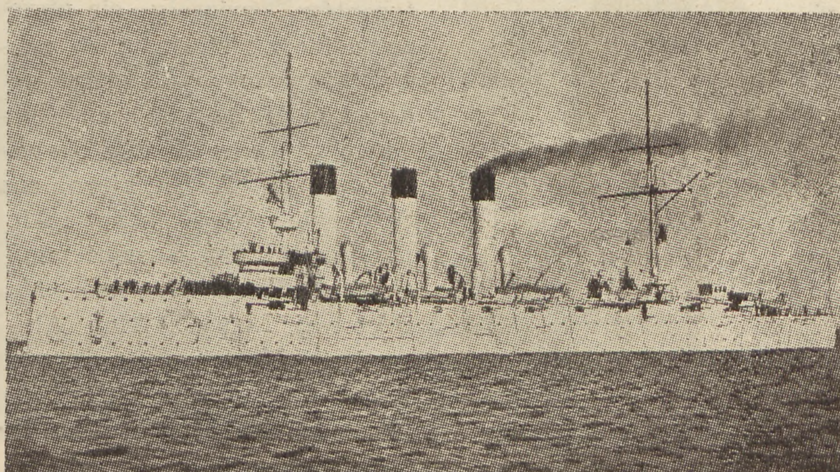
To pokolenie, wychowane na rewolucyjnych tradycjach, zdało swój wielki egzamin w dni wojny z Niemcami. Młoda Flota Radziecka nie tylko skutecznie stawiła czoło hitlerowcom, ale i gromiła ich na morzu i lądzie. Obrona baz wojennych i morskich — Sewastopola, Odessy i Leningradu stała się nowymi kartami sławy w historii Floty. Radzieccy marynarze okazali się godni swych poprzedników z okresu rewolucji.

Dziś Flota Wojenna ZSRR jest potężniejsza niż kiedykolwiek, a młodzi marynarze uczą się na wielkich przykładach swych zwierzchników i kolegów, Bohaterów Związku Radzieckiego z ostatniej wojny, np. Kołyszkina, Szabalina i in.

Flota Radziecka odgrywa dziś, tak jak w dni Rewolucji, wielką rolę. Stoi ona bowiem nie tylko na straży radzieckich granic morskich, ale jest równocześnie gwarantką pokoju światowego, gwarantką spokojnego, normalnego życia milionów prostych ludzi.

KAZIMIERZ WIRSKI

Historyczny krążownik „Aurora", który rozpoczął Rewolucję Listopadową salwą swych dział



MŁODZIEŻ KRAJU RAD

Od trzydziestu lat Wszechzwiązkowy Leninowski Komunistyczny Związek Młodzieży, zwany krótko Komsomołem, skupia w swych szeregach awangardę radzieckiej młodzieży. Zawiązany z inicjatywy młodzieży w rok po Rewolucji Listopadowej, krzepł na siłach w chwilach ciężkich dla młodego Państwa Radzieckiego, w czasie wojny domowej, a jego członków można było widzieć nie tylko na froncie walki zbrojnej ale i na froncie pracy. Komsomolcy byli wszędzie tam, gdzie trzeba było ludzi ofiarnych i chętnych, sercem i duszą oddanych wspólnej sprawie. Byli w pierwszym szeregu, dzierżąc w dłoni karabin, młot lub inne narzędzie, świecąc przykładem i przodując w pracy. Wielu z nich poległo bohaterską śmiercią w obronie młodego państwa radzieckiego, w obronie socjalizmu, za co Związek otrzymał Order Czerwonego Sztandaru.



Partyzantka Zoja walczyła do ostatniej chwili...

Po zakończeniu wojny domowej na barki Kraju Rad spadł ciężar odbudowy zniszczeń wojennych i zadanie budowy od nowa, od podstaw, organizmu państwowego i gospodarczego. Przyszły pierwsze pięciolatki, w realizacji których młodzi komsomolcy zawsze przodowali, zdobywając sobie jeszcze większe uznanie u kierowników państwa radzieckiego.

Najchlubniejsze jednak karty w historii Komsomołu zapisali jego członkowie podczas minionej wojny z hitlerowskimi Niemcami. Wraz z całym narodem radzieckim stanęli na froncie walki i pracy, a nazwiska wielu komsomolców — żołnierzy i partyzantów, związały się nierozerwalnie z historią tych zmagań. Żyją one w narodzie radzieckim i są otaczane powszechną czcią. Każdy obywatel Związku Radzieckiego zna doskonale dzieje bohaterskiej partyzantki Zoji Kosmodemiańskiej, studentki Mamszuk Mamietowej, Lizy Czajkiny, Aleksandra Matrosowa, Jerzego Smirnowa, Mikołaja Gastello, Filipa Strelca i wielu, wielu innych.



Bohater Pracy Socjalistycznej Szatowa

O pięknej karcie Komsomołu w czasie ostatniej wojny świadczą nie tylko te nazwiska, ale także fakt, że 3 000 komsomolców otrzymało zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, a 3,5 milionowej rzeszy innych nadano wysokie odznaczenia bojowe.

Równie dzielnie spisywali się komsomolcy, których wojna zastała na froncie pracy, froncie wzmożonego wysiłku w kierunku zaopatrzenia i uzbrojenia obrońców Ojczyzny. W odpowiedzi na apel Generalissimusa Stalina, wygłoszony przez radio w dniu 3 lipca 1941 roku, robotnicy - komsomolcy z zakładów przemysłowych w mieście Gorki rzucili hasło, wzywające do pracy nie tylko za siebie, ale i za towarzyszy, powołanych na front. Uralscy hutnicy i górnicy hasło to sprecyzowali na swój sposób, wykonując po dwie normy dziennie.

Szczególnie pilnie pracowała młodzież radziecka w fabrykach i wytwórniach sprzętu dla armii i floty. Bardzo często inicjowała na swoim terenie zbiórki pieniężne na zakup sprzętu wojennego, który bezpłatnie, poza normalnymi godzinami pracy, wykonywała. Zbiórki te przeradzały się w krótkim czasie w powszechną akcję, która dała Armii Radzieckiej i Flocie wiele dział, czołgów, samolotów, a nawet okrętów jak np. „Jarosławski Komsomolec", czy „Komsomołka".

Do najsłynniejszych dzieł Komsomołu na froncie pracy, jakie wykonano podczas wojny, zaliczyć należy budowę wielkiego pieca hutniczego Nr 6 w Magnitogorskich Zakładach Metalurgicznych, jednego z najpotężniejszych w ZSRR. Pracę przy budowie powierzono brygadom młodzieżowym, które ją rozpoczęły jesienią 1942 roku. Normalnie winna ona trwać dwa lata, lecz została wykonana w niespełna osiem miesięcy, toteż już w połowie 1943 roku wielki piec oddano do eksploatacji. Władze radzieckie doceniając wysiłek młodzieży w walce i pracy podczas wojny, nadały organizacji komsomolskiej Order Lenina.



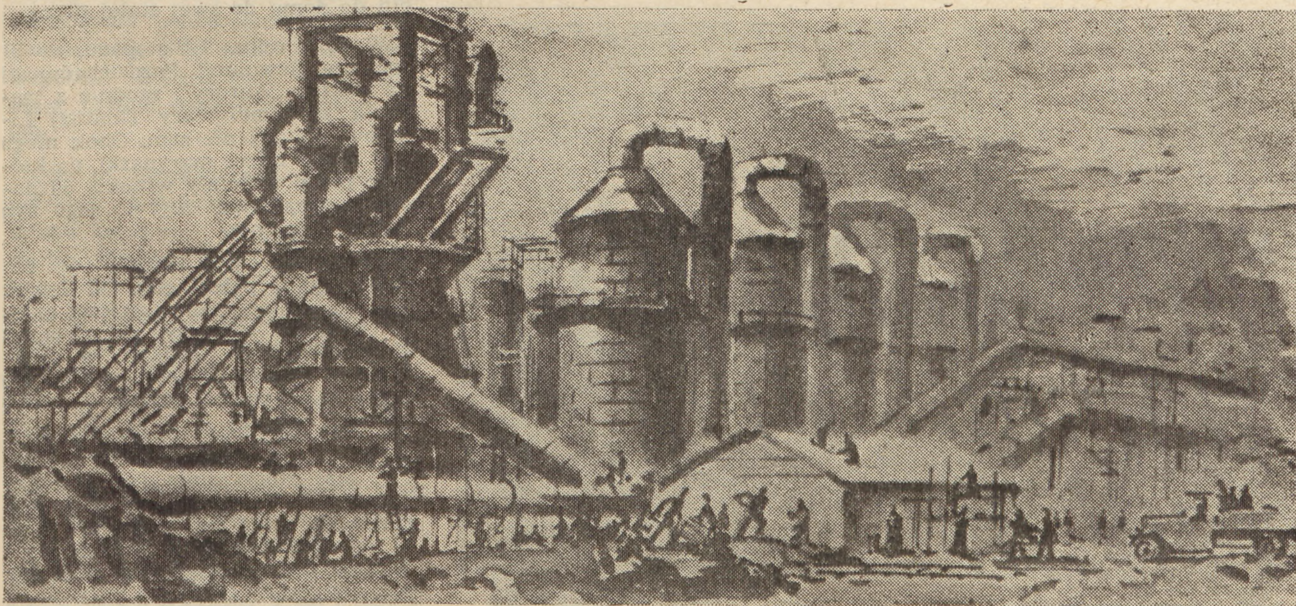
Włodzimierz Szwec, jeden z przodujących metalowców młodego pokolenia

Minęła wojna. Setki i tysiące radzieckiej młodzieży wróciły do normalnej, pokojowej, twórczej pracy, by ją prowadzić równie bohatersko i z samozaparciem, jak walczyły na froncie. Rzucono hasło przedterminowego wykonania w ciągu czterech lat pierwszej powojennej pięciolatki, przyjęte przez młodzież z entuzjazmem. W hutach, kopalniach, fabrykach i kołchozach młodzież robotnicza i wiejska pracuje dziś wytrwale nad terminowym wykonaniem zobowiązania. Nazwiska komsomolców — Bohaterów Pracy Socjalistycznej i przodowników pracy — Szatowej, Szweca i wielu wielu innych są w Kraju Rad tak samo dobrze znane, jak nazwiska Zoji Kosmodemiańskiej czy Matrosowa.

Młodzież radziecka nie zapomina także i o nauce. Korzysta w pełni z dobrodziejstw ustroju socjalistycznego, zapełniając szkoły średnie i wyższe, techniczne i artystyczne, świadoma słów swego wielkiego nauczyciela, Włodziemierza Lenina, który mówił, że bez pełnego opanowania postępowej wiedzy współczesnej nie można myśleć o budowie komunizmu.

Wszystkie te poważne i wspaniałe sukcesy, piękna przeszłość Wszechzwiązkowego Leninowskiego Komunistycznego Związku Młodzieży są tylko jednym z etapów na jego drodze ku lepszej przyszłości. Pomni nakazów W. I. Lenina, dążą komsomolcy do realizacji socjalizmu z takim samym zapałem i oddaniem, z jakim bronili swej wielkiej Ojczyzny, z jakim dla Niej pracują.

STANISŁAW WOLIŃSKI



Brygady młodzieżowe podczas budowy pieca Nr 6 w Magnitogorskich Zakładach Metalurgicznych

ROMAN WIERZYŃSKI

Marynarz z „Aurory"

Siódmego listopada br. krążownik „Aurora" przycumował do nabrzeża Newy, położonego naprzeciwko Pałacu Zimowego — dawnej carskiej rezydencji w Leningradzie. Okręt był w pełnej gali. 7 listopada to najpiękniejszy dzień w jego historii. 31 lat temu salwa dział „Aurory", skierowana na Pałac Zimowy, obwieściła światu o epokowym zwycięstwie robotników i chłopów nad caratem. 7 listopada, rokrocznie, przy wspomnianym nabrzeżu, na tym samym miejscu i o tej samej godzinie można spotkać starego już człowieka w marynarskim mundurze. Oczekuje on z niecierpliwością momentu przyjścia okrętu.

Wzruszenie ożywia jego starą, poraną zmarszczkami twarz, w oczach iskrzy się młodzieńcza energia. Załoga dobrze zna tego marynarza. Przyjmuje go jak drogiego i długo oczekiwanego gościa. To Timofiej Lipatow, weteran Rewolucji Październikowej, jeden z członków rewolucyjnej załogi „Aurory".

Lipatowa już dawno przeniesiono w stan spoczynku. Zamienili go młodzi marynarze, którym on i jego koledzy stworzyli warunki dla lepszej przyszłości. Ale Lipatow nie zapomniał o swojej „Aurorze", odwiedza krążownik co roku w dniu jego święta, w dniu Święta Narodów Kraju Rad i całej ludzkości, by opowiedzieć młodym o historii listopadowych dni 1917 r. Oto jego dzieje:

W 1909 roku pięć lat przed pierwszą wojną światową, Lipatowa powołano do służby w carskiej marynarce. Liczył wtedy lat 21. Mimo młodego wieku przeszedł już ciężką szkołę życiową. Będąc synem biednego chłopa Tambowskiej Gubernii, mając zaledwie dziesięć lat już udał się do Moskwy w poszukiwaniu pracy. Znalazł ją najpierw w piekarni, a potem u stolarza. Po kilku latach przeniósł się do fabryki mebli. Zbliża się r. 1905. W fabryce codziennie rano pojawiają się rewolucyjne ulotki, czyjaś śmiała ręka nakleja je na ścianach, rozrzuca koło warsztatów. Dzięki przypadkowi, Lipatow poznał jednego z rewolucjonistów. Wzbudził w nim zaufanie i otrzymał pierwsze zadanie — zanieść ulotki do sąsiedniej fabryki. W ulotkach była mowa o sprawiedliwości społecznej i prawach narodu...

Po 1905 r. Lipatowa jak i wielu innych wyrzucono z fabryki. Jego nazwisko umieszczono na tzw. „czarnej liście". Przeszło rok pozostawał bez zajęcia. Wrócił piechotą na wieś, gdzie znów pracował u dziedzica. Nadszedł okres poboru do wojska, Lipatowa, powołanego razem z innymi wcielono do floty. Był rosłym i zdrowym mężczyzną i to zadecydowało.

Skierowano go do Petersburga (Leningrad). Ciężka była służba w carskiej flocie. Oficerowie nie rozmawiali z marynarzami inaczej niż podniesionym głosem często ich bijąc. Śledzono ich, a co niedziela urządzane były rewizje osobiste. Mimo to marynarze przynosili na statek broszury i książki Lenina. Czytał je i Lipatow.

W 1917 roku runęło więzienie narodów — carska Rosja, a młody marynarz z „Aurory" wstępuje do szeregów partii bolszewickiej.

Kilka miesięcy później Lipatow stał na pokładzie „Aurory", kiedy krążownik, idąc w górę rzeki Newy, zbliżył się do Pałacu Zimowego i skierował swoje działa na gnieżdżący się tam wówczas „Rząd Tymczasowy".

Lipatow służył jeszcze przez czas jakiś na „Aurorze", walczył przeciwko wewnętrznym i zewnętrznym wrogom swojej ojczyzny, uczył się, pracował, uczył innych i wychowywał swoje dzieci na dobrych i świadomych obywateli.

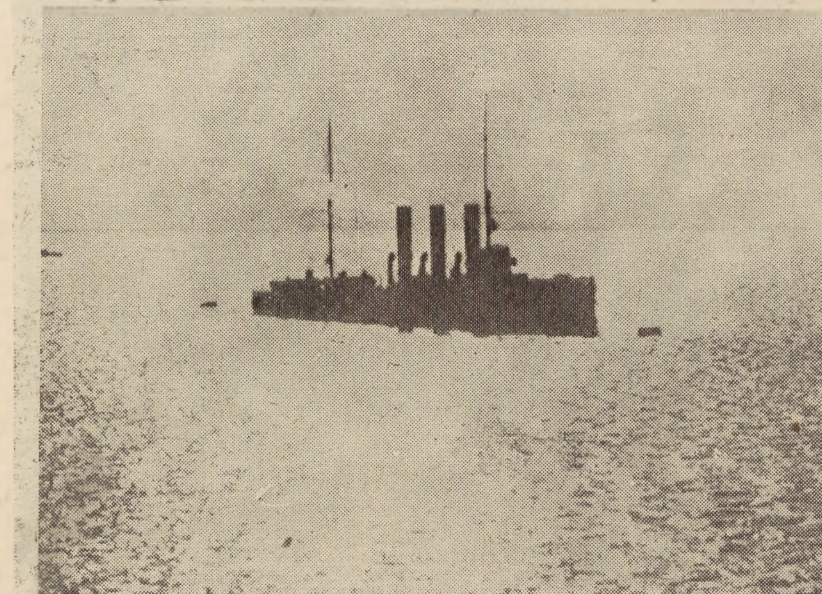
Wspomnieliśmy na początku o dzieciństwie Lipatowa, o jego ciężkiej pracy, jako 10 letniego chłopca, kilkusetkilometrowych podróżach, odbytych pieszo w poszukiwaniu pracy i chleba. Jakież odmienne były koleje losu dwóch pokoleń w rodzinie Lipatowych. Dzieci Timofieja Lipatowa, rosły w obszernym mieszkaniu, na centralnej ulicy Leningradu, z niedowierzaniem słuchając opowiadań ojca o jego dzieciństwie spędzonym w ciasnej izdebce, w której obok jego łóżka spało na słomie cielę. Lipatow uczęszczał do szkoły tylko przez jedną zimę, jego synowie ukończyli szkoły średnie i wyższe, chodzili na politechnikę i akademię Sztuk Pięknych. Trzeci z nich postanowił zostać marynarzem.

Zaczęła się wojna. Synów Lipatowa zmobilizowano. Eugeniusz i Leonid zostali artylerzystami. Anatola skierowano do szkoły oficerów piechoty, skąd na prośbę ojca przeniesiono go do szkoły morskiej. Skończyła się wojna, wszyscy wrócili do domu do swej stałej pracy.

W tym roku, 7 listopada, w 31 rocznicę Rewolucji Październikowej na pokład „Aurory", zgodnie z tradycją, przyszedł stary Timofiej Lipatow, ale już nie sam. Obok niego stał młody oficer marynarki, na którego piersi widniały wysokie odznaczenia wojskowe. Był to jego syn Anatol Lipatow.

Krążownik, jak zwykle w ten dzień, był w pełnej gali. Od dziobu do rufy, poprzez reje i dokoła całego kadłuba ciągnęły się girlandy różnokolorowych świateł a nadbrzeżne reflektory wypisały na tle nieba — rzymskie XXXI — cyfrę obecnej rocznicy.

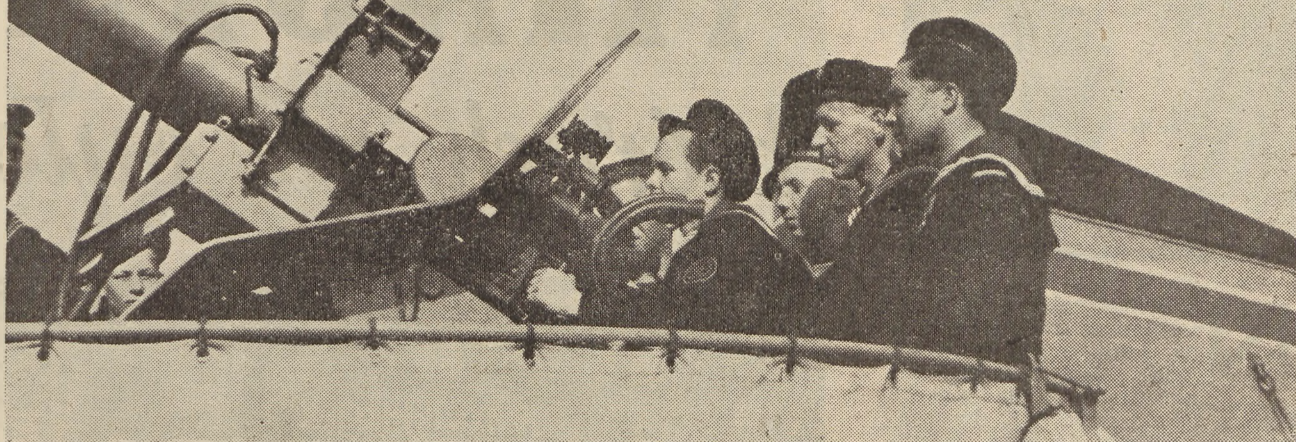
Na pokładzie legendarnej „Aurory", stał stary, siwy już Timofiej Lipatow i myślał o cudownych zmianach, jakie zaszły w ciągu tych 31 lat, stał szczęśliwy, wzruszony i dumny z osiągnięć swej wielkiej, socjalistycznej Ojczyzny.



Krążownik „Aurora" na boi

ROMAN WIERZYŃSKI

BRATERSTWO BRONI



Życie nie tylko jednostek ale i całych narodów wzajemnie zazębia się i to tym bardziej, jeśli znajdują one wspólne cele, drogi i idee. Z takiej wspólnoty powstaje z czasem przyjaźń. Gdy jej drogi wiodą poprzez pełne huku dział pola bitew, poprzez rzędy prostych, żołnierskich mogił, poprzez wspólne zwycięstwa, rodzi się braterstwo broni.

Polsko-radzieckie braterstwo broni zaczęło się na rosyjskich równinach nad Oką, w sieleckim obozie, do którego przybyli radzieccy instruktorzy wojskowi, aby przeszkolić nowosformowane oddziały polskie i przygotować je do walki ze wspólnym wrogiem. Zaczęło się wtedy, kiedy polski żołnierz dostał do ręki radziecki automat czy karabin, kiedy rozpoczął naukę od poznawania nowoczesnego sprzętu. Gorąca chęć do walki z wrogiem, wspólna instruktorom i ich uczniom, szybko stworzyła wspólny język.

Ona to przyświecała żołnierzom polskim i radzieckim na wspólnym szlaku bojowym od Lenino aż po Berlin. Wspólne walki, szturmy nieprzyjacielskich linii, wspólne loty bojowe i ataki czołgów coraz bardziej hartowały i cementowały to braterstwo. Widać je było w białoruskiej wiosce, kiedy polski saper pomagał chłopu budować dom, widać je także po dziś w tysiącach skromnych, żołnierskich mogił, rozsianych po całej Polsce. Spoczęli w nich synowie ziemi radzieckiej, walczący za wolność swej wielkiej socjalistycznej Ojczyzny i za wolność Polski Ludowej.

Nie pozostał w tyle i radziecki marynarz. Od pierwszej chwili zakończenia wojny pomagał nam swą codzienną, niebezpieczną pracą przy oczyszczaniu z pozostawionych min naszych wód przybrzeżnych i portowych. Narażał swe życie po to, aby polski rybak mógł swobodnie płynąć na połów, aby ruszyły nasze porty — to najlepsze okno na świat, tak bardzo potrzebne w trudnym, powojennym okresie. Toteż dzień po dniu krążyły na naszych wodach zespoły małych, szarych okręcików — trałowców — spełniających swe wielkie zadania.

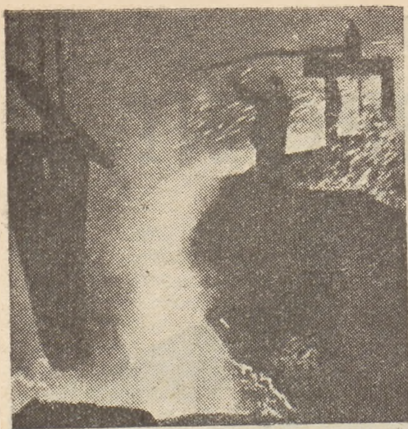
Wybrzeże zaczęło żyć i pracować normalnie, rozwijać się a wraz z nim rozwijała się nasza Marynarka Wojenna. Rozwijała się z braku okrętów na lądzie. Wtedy to radzieccy marynarze przekazali nam w myśl postanowienia Rady Najwyższej Związku Radzieckiego dwadzieścia trzy jednostki, na których walczyli i które były ich domem i przyjacielem. Oddawali je w nasze ręce z ufnością i wiarą, że będziemy o nie dbali, ucząc się i pracując, jak oni.

Z jednostkami tymi przejęliśmy nie tylko piękne tradycje Floty Wojennej ZSRR i jej bohaterskich marynarzy, ale przenieśliśmy na nie także wraz z polską banderą wszystkie dobre tradycje naszej Marynarki Wojennej. Pod tą banderą pełnią one teraz swą odpowiedzialną służbę na Bałtyku.



Radzieckie trałowce oczekują w porcie gdyńskim przekazania naszej Marynarce Wojennej

Fot. J. Uklejewski



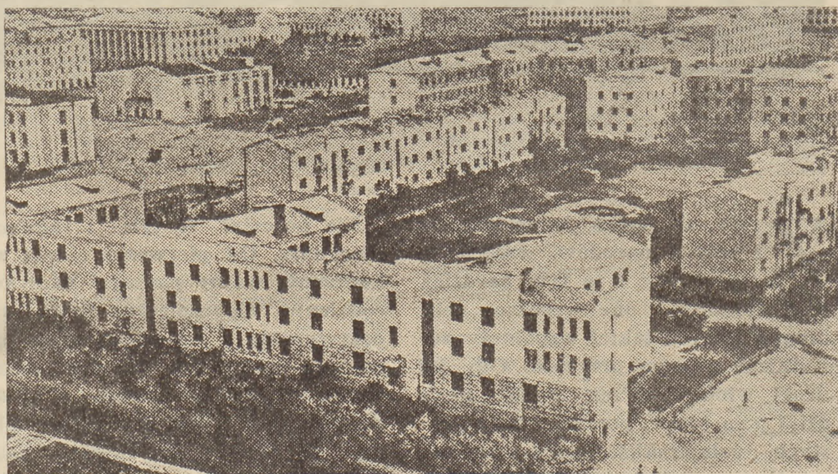
MIASTA
których nie było

Na politycznej mapie świata terytorium ZSRR oznaczone jest barwą czerwoną. ZSRR jest największym państwem świata: połowa Europy, trzecia część Azji, dwadzieścia dwa miliony dwieście siedemdziesiąt siedem tysięcy kilometrów kwadratowych powierzchni.

Terytorium Związku Radzieckiego na geologicznej mapie gęsto pokryte jest symbolami wszystkich, użytecznych dla człowieka bogactw naturalnych. ZSRR posiada największe na świecie zasoby żelaza, nafty, fosforu, torfu. Tu znajduje się ponad połowa wszystkich źródeł naftowych świata. Długimi kilometrami ciągną się bogate pokłady węglowe, zdolne dostarczyć wielu miliardów ton węgla.

Jeszcze ćwierć wieku temu gospodarcza mapa Rosji pełna była białych plam, miejsc nie oznaczonych żadnym znakiem — nie wykorzystanych, pustynnych niemal terenów. Cały przemysł skupiał się w części centralnej kraju — dalej była tajga, step, las...

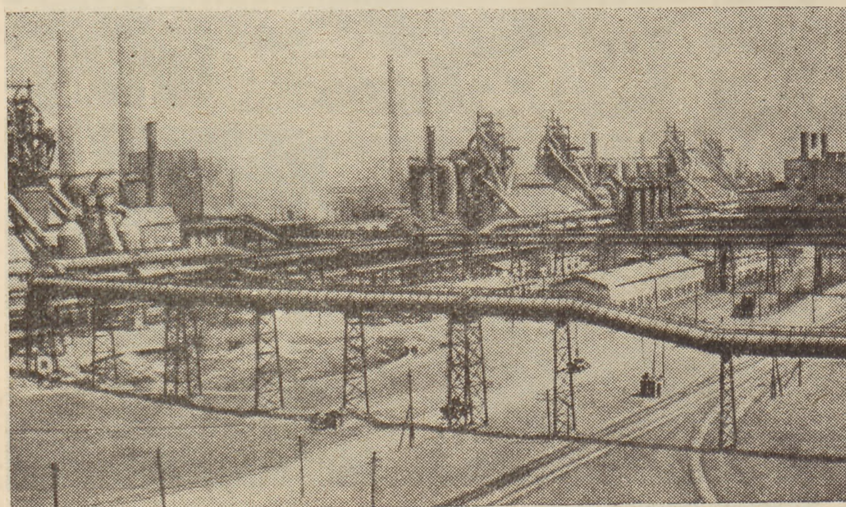
W referacie wygłoszonym na XVI zjeździe WKP (b) Stalin powiedział: „Przede wszystkim należy rozwiązać zagadnienie prawidłowego rozmieszczenia przemysłu w ZSRR. Jakkolwiek rozwiniemy program naszej gospodarki narodowej, nie można pominąć pytania w jaki sposób prawidłowo rozmieścić przemysł..."



Kiedyś było tu uroczysko, dziś rośnie miasto Karaganda, centrum nowoodkrytego zagłębia węglowego

Lata pierwszej stalinowskiej pięciolatki przyniosły gigantyczne natarcie radzieckiego socjalizmu na bogactwa ojczystej ziemi. Przegrodzone tamami rzeki kierowały swoje wody w nowe koryta, otwierane kilofem i świdrem wnętrze ziemi ukazywało bezcenne niezmierzone skarby, na osuszonych błotach rozkwitały sady, nad piaskami pustyń pojawiły się pierwsze samoloty. Uprzemysłowienie kraju objęło wschód, północ i południe.

W latach stalinowskich pięciolatek na terenie ZSRR powstało ponad 300 nowych miast. Powstawały z robotniczych osiedli, rosły fantastycznie szybko, świeże i młode, po upływie kilku lat miały już wielotysięczną liczbę mieszkańców, własne teatry, muzea i uniwersytety. Na mapie Związku Radzieckiego, w miejscach dawniej prawie niedostępnych, pokrytych pierwej lasami, błotami i pustynią, pojawiły się setki czarnych kółeczek, większych i mniejszych. To szedł zwycięskim krokiem radziecki przemysł: na wschód, południe i północ.



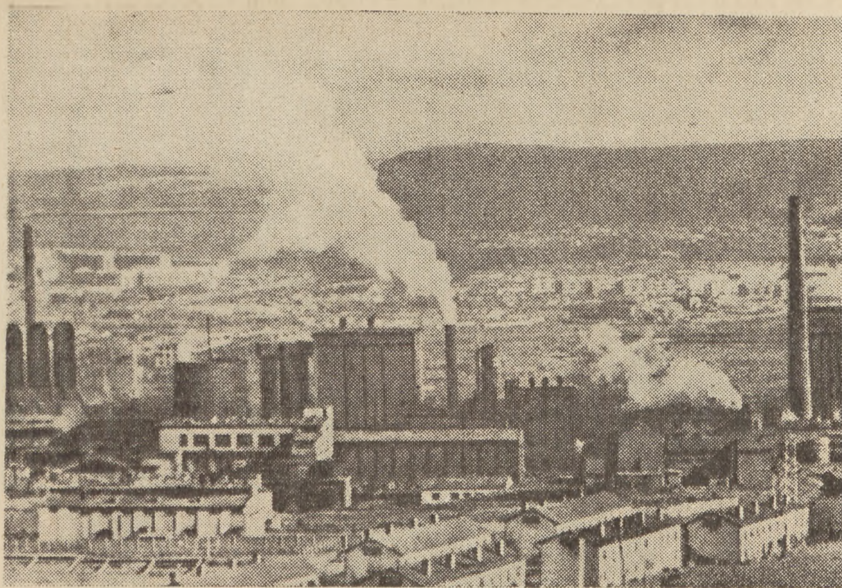
Wielkie piece Magnitogorska

KARAGANDA

W 1856 roku bogaty kupiec z Pietropawłowska Uszakow kupił na „wieczysty użytek" uroczysko Karagandę, gdzie odkryto właśnie pokłady węgla. Po trzydziestu pięciu latach spadkobiercy i wspólnicy Uszakowa postanowili sprzedać zakupione niegdyś tereny: Karaganda była daleko od linii kolejowych, a węgiel, spoczywający w ziemi, nie przynosił ani pożytku ani zysku.

Karagandę kupili najpierw Francuzi, potem Anglicy. Ostatni właściciele, nie doczekawszy się ani klientów ani w ogóle żadnego „złotego interesu", opuścili Karagandę, pozostawiając po sobie jedną, zapuszczoną kopalnię.

Do Karagandy przyjechali radzieccy geologowie. Okazało się, że



Wokół zakładów przemysłowych Stalińska powstało nowe miasto

znajdują się tu nie tylko oddzielne warstwy węglowe, ale że całe okolice Karagandy to olbrzymie zagłębie wysokogatunkowego węgla, którego zasoby idą w dziesiątki miliardów ton.

W 1931 roku przystąpiono w Karagandzie do budowy nowoczesnych kopalń. Po pięciu latach na miejscu dawnego uroczyska wyrosło piękne, obszerne miasto o 150 tys. mieszkańców.

KOMSOMOLSK NAD AMUREM

To miasto wyrosło w tajdze przy wiosce Permskoje, gdzie nigdy nie zatrzymywały się kursujące po Amurze parostatki. W 1932 roku w gąszcz tajgi, gdzie nie było ani dróg ani nawet wydeptanych ludzką stopą ścieżyn, przyszli komsomolcy — budowniczowie przyszłego miasta. Walili najpierw drzewa i karczowali pnie — po upływie kilku miesięcy tam, gdzie później miało stanąć miasto, zaczął pracować leśny kombinat. Gdy po raz pierwszy nad tajgą zawyła fabryczna syrena, wybiegły z lasów zwierzęta, uciekając w panice wprost na ludzkie osady.

Ziemianki, w których mieszkali przez pierwsze miesiące robotnicy leśnego kombinatu, zostały wkrótce zamienione na baraki, baraki na drewniane domy, a te z czasem na domy murowane. Środkiem tajgi, z Chabarowska do Komsomolska, przeciągnięto kolej żelazną. Po pięciu latach w nowym mieście było 60 tys. mieszkańców, 82 ulice, były czynne stocznie i metalurgiczne fabryki.

STALIŃSK

Jeszcze w 1914 roku prywatni przedsiębiorcy i subsydiowane przez zagraniczny kapitał towarzystwa akcyjne usiłowały założyć tu metalurgiczne fabryki, wykorzystując naturalne bogactwa okolicy. Wszystkie próby kończyły się jednak niepowodzeniem i wioski Bezsonowo i Araliczewo bytowały nadal ubogo i nędznie aż do czasu, gdy w r. 1926 rząd radziecki wysłał do kuźnieckiego Ała-Tał komisję, której zadaniem było wyszukać i zbadać miejscowe złoża surowców i wybrać miejsce pod budowę przyszłych fabryk.

W 1929 r. obok wsi Bezsonowo rozbił obóz pierwszy oddział budowniczych. Osada nazwana została wówczas Nowokuźnieckiem i rosła z zadziwiającą szybkością. W 1932 r. zakłady kuźnieckie dały państwu pierwsze żelazo, w tym samym roku fabryczna osada Nowokuźnieck na prośbę mieszkańców zmieniła nazwę na miasto Stalińsk. (Ochrzczono miasto w ten sposób nie tylko na cześć wielkiego wodza narodu, ale również i dlatego, że projekt utworzenia kombinatu kuźnieckiego przez połączenie uralskiej rudy z kuźnieckim węglem dał właśnie Stalin).

W dniu swojego dziesięciolecia Stalińsk liczył już ponad 150 tys. mieszkańców. W mieście były czynne 42 szkoły i Instytut Metalurgiczny.

MAGNITOGORSK

Magnitogorsk — rówieśnik Stalińska — to pierwsze miasto, jakie zbudowała pierwsza pięciolatka.

Magnitogorsk wyrósł w bezludnym stepie wokół budujących się korpusów kombinatu metalurgicznego. Wyzyskanie i połączenie rud żelaznych góry Magnitnej i koksującego węgla zagłębia kuźnieckiego stworzyło Magnitogorski Kombinat, najpotężniejsze metalurgiczne zakłady nie tylko w ZSRR ale na całym świecie. Ażeby mieć niejakie pojęcie o wielkości tego kombinatu wystarczy powiedzieć, że siła przeładunkowa przewyższa tu siłę przeładunkową leningradzkiego portu, zużycie wody jest dziesięciokrotnie większe niż w Leningradzie a huta „Magnitka" wytapia więcej żelaza i stali, aniżeli produkowały jej wszystkie razem wzięte zakłady metalurgiczne carskiej Rosji w r. 1913.

Pierwsza grupa robotników i inżynierów przybyła na step u podnóża góry Magnitnej w marcu 1929 roku. W dwa lata później Magnitogorsk liczył już 160 tysięcy mieszkańców.

Miasto rozbudowuje się w dalszym ciągu według dawniej przyjętych planów i rośnie niemal w oczach.

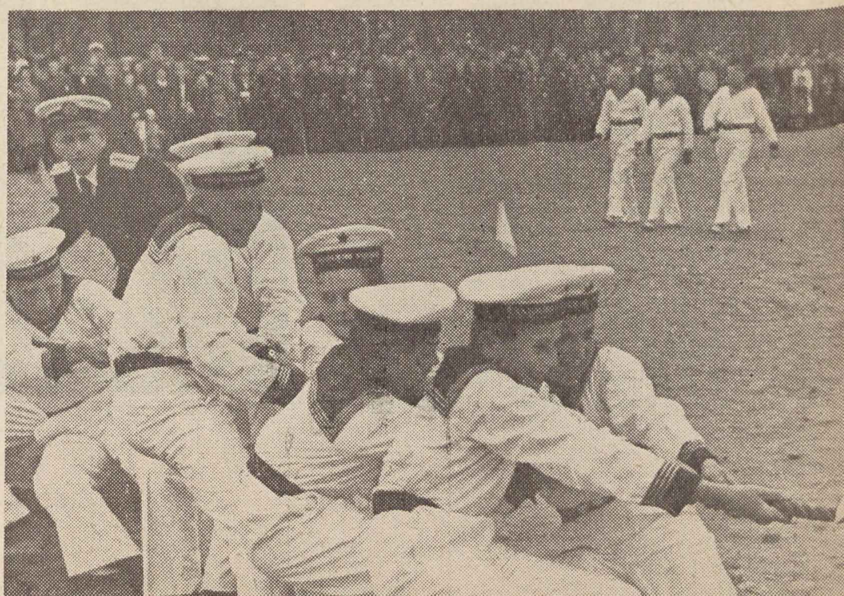
Tak — każdy rok — każdą rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej znamionowały i znamionują wielkie, nieznane w dziejach osiągnięcia i zwycięstwa.

„Wolne Narody"









Nachimowcy



Admirał Nachimow był jednym z najzdolniejszych rosyjskich dowódców floty. Wsławił się on szczególnie w walkach z wielką flotą turecką, gromiąc ją kilkakrotnie. Na pamiątkę jego wielkich czynów i zasług Szkołę Wojenno-Morską w Leningradzie nazwano imieniem wielkiego admirała.

Szkoła im. Nachimowa cieszy się szczególną sympatią nie tylko wśród marynarzy radzieckiej floty, ale i w całym kraju. Wychowuje ona małych chłopców w wieku 10 i mniej lat na dzielnych i prawdziwych wilków morskich. W Polsce dotychczas nie ma jeszcze takiej Szkoły.

Młodzi „nachimowcy" jak ich nazywają, są bardzo popularni, a sława ich sięga daleko poza Leningrad. Oni to stanowią najwartościowsze kadry floty, dając wielu doskonale wyszkolonych i zdolnych oficerów marynarki. Szkolenie trwa tu nieraz kilkanaście lat, obejmując obok wiedzy morskiej, również i przedmioty wiedzy ogólnej w zakresie szkoły średniej. Profesorowie zastępują im rodziców, troszcząc się nie tylko o wykształcenie, ale i właściwe wychowanie młodych „wilczków",

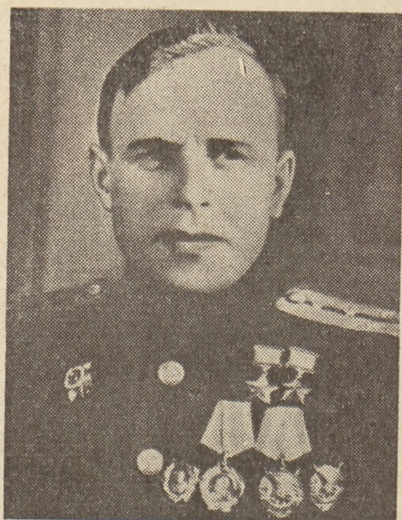
Po trudnych wykładach i ćwiczeniach, po praktycznych zajęciach na pokładach prawdziwych okrętów, mali „nachimowcy" udają się często w swych pięknych, granatowych mundurach do świetlicy na zabawę organizowaną przez Szkołę.

Nachimowska Szkoła jest doskonale przystosowana do kształcenia młodocianych marynarzy, stosuje ona specjalne, oparte na psychologii dziecka, metody szkolenia i wychowania. Uczelnia wyposażona jest także w pierwszorzędny sprzęt i pomoce naukowe. Na prawdziwych przyrządach okrętowych i modelach zapoznają się chłopcy z „marynarskim fachem". Nieraz też do Szkoły przychodzą starzy marynarze i oficerowie, by w specjalnych referatach lub też zwykłych, koleżeńskich rozmowach zapoznać ich z historią floty i ze służbą.

Gdy w rocznicę Listopadowej Rewolucji młodzi „nachimowcy" defilują w karnych szeregach ulicami miasta, entuzjazm zebranych tłumów dochodzi do zenitu, będąc jeszcze jednym dowodem popularności Szkoły Wojenno - Morskiej im. Nachimowa i jej wychowanków.

Michał Wieliczko

WŁODARZ OCEANU LODOWATEGO



Aleksander Osipowicz Szabalin urodził się w 1914 roku we wsi Judmoziero. Ojciec jego pracował jako flisak przy spławie drzewa na Onedze. Młodemu Aleksandrowi wybrano również zawód flisaka, jednak za namową dziadka zdecydował się zostać marynarzem. Dążąc do zrealizowania swych planów, w 1932 roku wyjechał do Murmańska i rozpoczął studia w Technikum Morskim. W międzyczasie wstąpił do miejscowego Komsomołu, gdzie wyrobił w sobie stałość, wierność idei, odwagę, szczerą chęć służenia swej wielkiej socjalistycznej Ojczyźnie — cechujące marynarzy — gospodarzy morza. W cztery lata później powołano go do służby wojskowej we Flocie Bałtyckiej. Po gruntownym przeszkoleniu, już jako bosman, otrzymał przydział do flotylli kutrów torpedowych.

Wybuchła wojna z Niemcami. Kutry torpedowe weszły do stałej akcji niszczenia niemieckich konwojów zaopatrzeniowych, zdążających do Petsamo lub do Waranger-fiordu. W czasie tych ciągłych walk wykazał Szabalin niezwykłą odwagę, szybkość decyzji, trzeźwość w ocenie sytuacji i wspaniałą postawę w boju, za co otrzymał od marynarzy przydomek „Włodarza Oceanu Lodowatego". Dnia 22 lutego 1944 roku za zasługi w walce z Niemcami Rada Najwyższa ZSRR nadała po raz pierwszy kapitanowi Szabalinowi zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Za piękną akcję przy zdobywaniu Petsamo, kapitan 3-ciej rangi*) Szabalin otrzymał powtórnie Złotą Gwiazdę Bohatera ZSRR.

✷

Był kwiecień 1943 roku. Północny front radziecko-niemiecki legł w miejscu niemal na stałe, odgradzając Niemców nieprzebytą zaporą od Murmańska. Jednostki Floty Północnej brały w tych walkach udział na równi z oddziałami lądowymi. Ich zadaniem było niszczenie niemieckich konwojów i wspieranie ogniem swej artylerii walczących na lądzie oddziałów. Walki z konwojami prowadziły okręty podwodne i kutry torpedowe, wśród których był także słynny TK-12, dowodzony przez Szabalina.

Pewnego pięknego i cichego wieczoru Szabalin otrzymał rozkaz wyjścia wspólnie z kutrem por. Kołotija na nocny patrol u wejścia do fiordu Petsamo. Pogoda sprzyjała wyprawie, lecz nic się nie działo. Toteż nie chcąc wracać do bazy z torpedami, postanowił Szabalin urządzić we fiordzie zasadzkę.

— Nuż się nam coś nawinie pod torpedy? myślał, dając równocześnie rozkaz zwrotu na burtę. Krótka wiosenna noc polarna miała się ku końcowi, lecz na wschodzie nie szarzał jeszcze świt, gdy nagle stojący na pomoście Szabalin dostrzegł w oddali sylwetki dwóch niemieckich ścigaczy, stawiających u wejścia do fiordu dymną zasłonę.

— Co za licho! mruknął z cicha, aby za ułamek sekundy później dać rozkaz zastopowania motorów. Oto w szarzejącej głębinie fiordu ukazały się niewyraźne sylwetki pięciu nieprzyjacielskich jednostek, które trudno było jeszcze rozpoznać, które się jednak stale zbliżały do miejsca zasadzki.

— Jeśli to ma być cel dla naszych torped, to Niemcy sami przygotowują nam najbardziej dogodną pozycję do ataku!

Niecierpliwy i mniej doświadczony Kołotij chciał atakować natychmiast, wstrzymał go jednak rozkaz Szabalina. Ten obserwował chwilę przedpole, coś widocznie obmyślając, a dopiero po tym zamruczały basy motorów i kutry idąc na pełnej szybkości, przeskoczyły niemal zasłonę dymną. Pierwszy, bliższy nich cel okazał się trudny w osiągnięciu i niezbyt wartościowy. Było to bowiem pięć dużych niemieckich kutrów strażniczych, przydzielonych



... Powietrzem targnęła potężna detonacja...

*) U nas komandor podporucznik

do eskorty konwoju, jaki się formował w głębi fiordu.

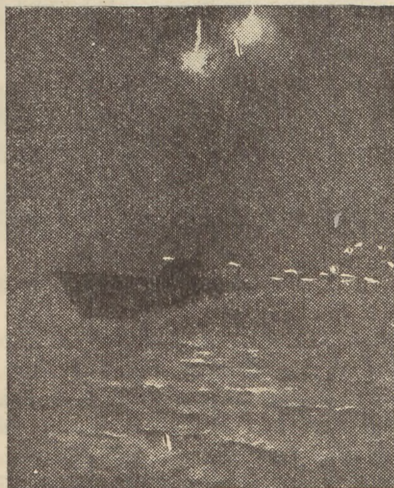
Gdy kutry radzieckie weszły jeszcze głębiej, zarysowały się przed nimi sylwetki dwóch dużych transportowców, mocno siedzących na wodzie, widocznie zupełnie załadowanych rudą niklową, którą stąd Niemcy wywozili dla swoich zakładów przemysłowych. Naraz zaterkotały karabiny maszynowe. Wróg spostrzegł grożące mu niebezpieczeństwo.

— Zaczęło się — pomyślał Szabalin. Szkoda mu było przepuścić taką doskonałą okazję, toteż uśmiechnął się tylko, gdy zobaczył Kołotija, również ruszającego naprzód.

Zawiązał się nierówny bój. Oba kutry to ginęły, to znów wypadały zza snującej się nisko nad wodą zasłony dymnej, myląc tym czujność atakujących Niemców, którzy w zamieszaniu ostrzeliwali siebie samych. Z tego szaleńczego kręgu świetlnych pocisków i rakiet pierwszy wyrwał się Kołotij, i nie zauważony, skierował swój kuter na stojący bliżej transportowiec. Wtedy cała wściekłość niemieckich ataków skupiła się na Szabalinie, nie na długo jednak, bo naraz powietrzem targnęła potężna detonacja, a łuna oślepiającego światła zalała fiord. W jej blasku Szabalin spostrzegł, że trafiony transportowiec chyli się niebezpiecznie na prawą burtę, otoczony kłębami pary. Torpeda trafiła w najczulszy punkt — w maszynownię.

Niemcy na moment oniemieli, przerywając pogoń i ostrzeliwanie Szabalina, który natychmiast z tego skorzystał, by wyrwać się z okrążenia. Manewr udał się w zupełności. Gdy ścigacze niemieckie ochłonęły, było już za późno na jakikolwiek atak, w dodatku, ku ich niezmiernemu zdziwieniu TK-12 kierował się ku brzegowi, najeżonemu przecież niemiecką artylerią! Bojąc się dostać w jej zasięg, Niemcy pozostali na uboczu.

Tego właśnie trzeba było Szabalinowi, który natychmiast skierował się na drugi transportowiec, doskonale widoczny w czerwonych blaskach storpedowanego przed chwilą statku. Obserwując bacznie co się wokoło dzieje, dał rozkaz odpalenia torped. Był pewien sukcesu, gdyż już wcześniej spostrzegł, że Kołotij umknął Niemcom. O siebie się nie troszczył, miał bowiem w zapasie wiele forteli, jakimi spodziewał się



...Pierwsze rakiety zabłysły nad nim...

zmylić wroga i wycofać się z pasa niebezpieczeństwa. W tej chwili całe swe doświadczenie, odwagę i umiejętność przystosowywania się do sytuacji skoncentrował w jednym kierunku: na jak najstaranniejszym wykonaniu ataku.

Gdy kuter robił zwrot, ponowna detonacja targnęła brzegami fiordu, odbiła się odeń ustokrotnionym echem i wytrysła płomienną łuną wybuchu. W jej świetle Szabalin zauważył, że transportowiec podźwignął się ciężko i niezdecydowanie do góry, opadł, zachybotał i sycząc olbrzymimi kłębami pary, począł tonąć.

Jego artyleria początkowo nie otwierała ognia, biorąc Szabalina tak jak i wpierw Kołotija za jednego z ochrony konwoju, a po wybuchu było już na to za późno. Dlatego też cała akcja powiodła się w stu procentach. Cieszył się, że mniej doświadczony Kołotij znajduje się poza zasięgiem niebezpieczeństwa, tym niemniej ocenił własną sytuację, jako groźną.

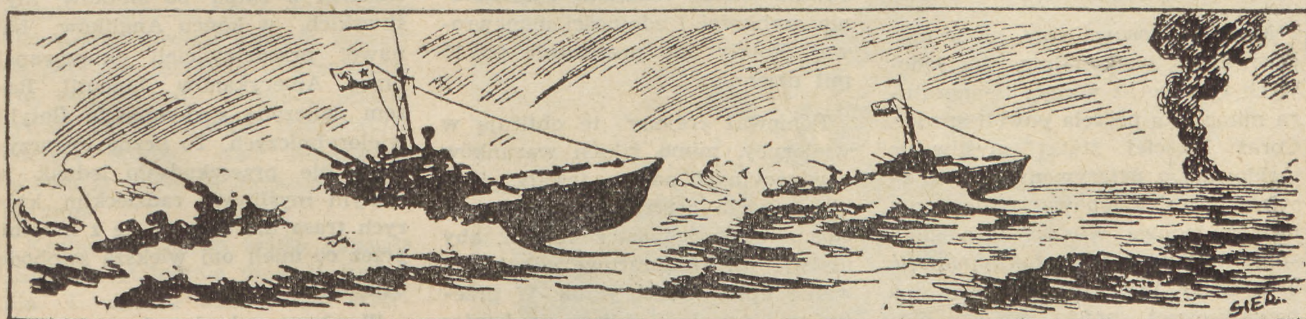
Wiedział, że u wejścia do fiordu niemieckie ścigacze już na niego czekają, że gdyby poszedł tą drogą, będą go z uporem atakowały, że mogą go nawet zniszczyć. Do tego nie chciał dopuścić, toteż postanowił jeszcze raz zastosować, poprzedni fortel z ucieczką pod ochronę niemieckiej artylerii brzegowej. Wiedział jednak, że tym razem musi wejść głębiej w pole jej zasięgu.

Na obsłudze motorów mógł polegać, gdyż znał ją doskonale. Był pewien że nakazane manewry zostaną przez nią natychmiast wykonane. Gdy TK-12 pędził całą mocą w kierunku brzegu, Szabalin był już całkowicie spokojny i stojąc u steru, sam manewrował kutrem.

Wtedy to spostrzegł pierwsze błyski niemieckich dział, a w kilka chwil później, gdy pierwsze rakiety wybuchły nad nim, zalewając kuter oślepiającym światłem, zrobił gwałtowny skręt na burtę. W tej samej chwili kilka pocisków padło w miejscu gdzie był przed chwilą. Tak zaczęła się zabawa w „ciuciubabkę".

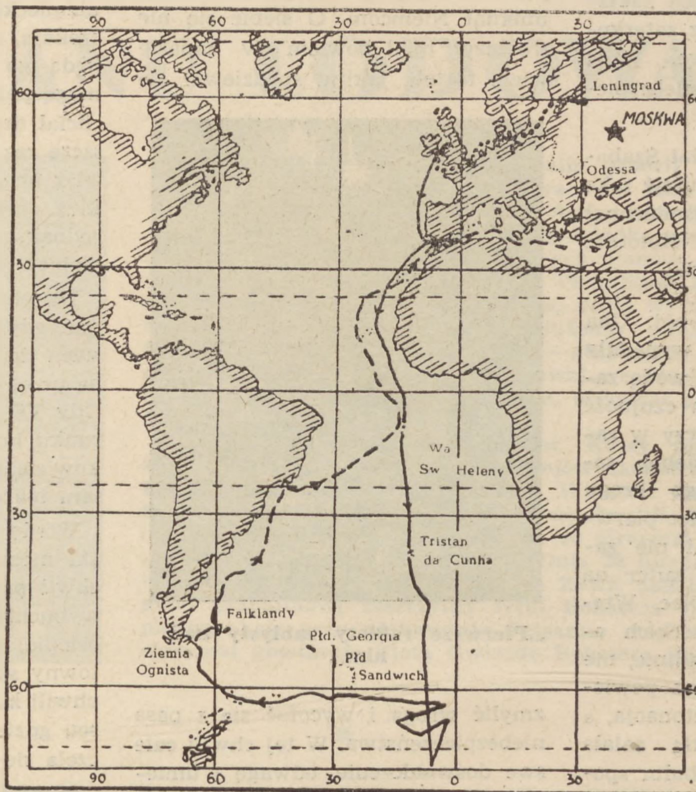
Huczała niemiecka artyleria, rwały się w wodzie i w powietrzu jej pociski, świszczały odłamki, lecz kuter szedł naprzód, nie zmniejszając swej szybkości. Zmieniał co chwila kierunek, lecz nieustannie zbliżał się do celu — do wyjścia z fiordu. Jeszcze kilka długich, męczących chwil i pociski poczęły padać coraz dalej od niego, zabłysły ostatnie rakiety, morze spowił mrok.

Szabalin, jak prawdziwy gospodarz Oceanu Lodowatego, wykonał powierzone mu zadanie, wyprowadził z niebezpieczeństwa swój kuter i teraz wracał do bazy, żegnany gasnącą łuną tonących transportowców.



W BLASKACH
KRZYŻA POŁUDNIOWEGO

Po ostatniej wojnie wielorybnictwo radzieckie zajmuje z każdym rokiem coraz lepszą pozycję w świecie. Inauguracją jego działalności był rejs flotylli „Sława" na wody Antarktydy, gdzie radzieccy myśliwi przez kilka miesięcy polowali na wieloryby. W skład flotylli wchodził wówczas specjalny statek-przetwórnia „Sława" oraz osiem statków myśliwskich. Trasa wyprawy, wynosząca ponad 24 tysiące mil morskich, wiodła z Leningradu poprzez Bałtyk, Kanał La Manche i Atlantyk aż poza południowe koło podbiegunowe, a następnie poprzez wyspy Falklandzkie, wybrzeża Ameryki Południowej, Gibraltar do Odessy, która jest portem macierzystym flotylli. Zamieszczone tu opisy prac flotylli wyjęte zostały z dziennika jednego z uczestników wyprawy E. Szystera.



Połowy rozpoczęły się już pod 48° szer. geogr. płd. i 12° 16' dł. geogr. zachodniej. Łupem statków myśliwskich padło pierwszych dziesięć wielorybów, zwanych grenlandzkimi. Flotylla posuwała się stale wolno na południe, nie przerywając łowów a przetwórnia pracowała już pełną parą.

W miarę wchodzenia w coraz zimniejsze okolice, zaczęliśmy obserwować niewielkie stadka wielorybów błękitnych, najwartościowszych i najbardziej poszukiwanych, ale też bezlitośnie tępionych przez statki norweskie, angielskie czy argentyńskie.

Mimo bliskości bieguna południowego, nie było zbyt zimno, gdyż trwało tu polarne lato. Pogoda sprzyjała łowom, toteż statki myśliwskie wyszły daleko na południe, utrzymując z przetwórnią tylko łączność radiową. Codziennie meldowały o każdej upolowanej sztuce, odwiedzając bazę jedynie celem oddania zdobyczy oraz uzupełnienia zapasu paliwa, wody i żywności. Przelatujące od czasu do czasu nad tymi bezkresami wód gwałtowne sztormy, na krótko tylko przerywały połowy.

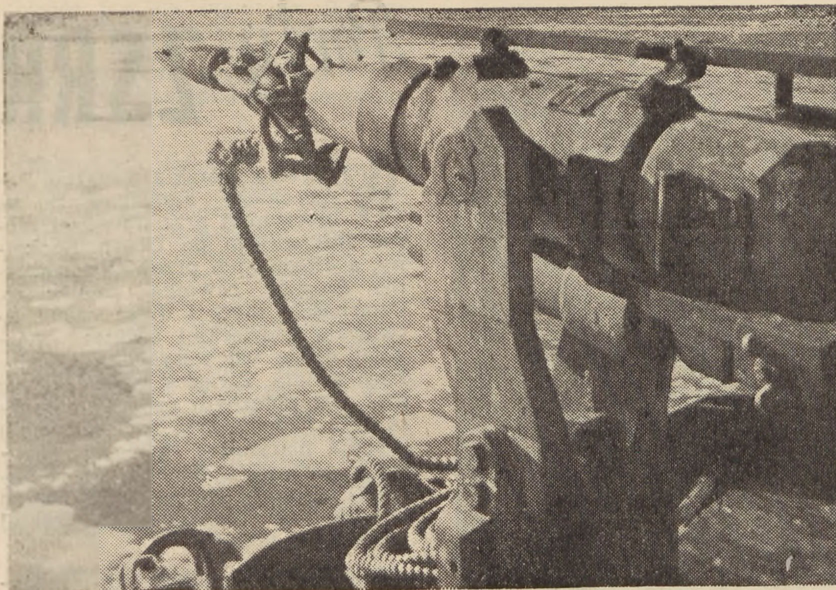
Mimo to posuwaliśmy się w dalszym ciągu na południe. Gór lodowych było coraz więcej, temperatura mimo lata poczęła powoli spadać. Coraz częściej statki myśliwskie meldowały o przerywaniu pogoni za wielorybami z obawy najechania na górę lodową. Wiejące od bieguna silne wiatry poczęły także nanosić całe zwały kry. Nie stanowiła ona poważniejszej przeszkody czy niebezpieczeństwa dla mocno budowanych kadłubów myśliwców, powodowała jednak znacznie zmniejszenie szybkości i zdolności manewrowej. Robiły one przeciętnie po 15 mil dziennie.

Ponieważ rejony te obfitują w wieloryby, mimo takich warunków nawigacyjnych połowy trwały. „Sława" zajęła centralne położenie w stosunku do jednostek flotylli, aby ułatwić im każdorazowe odholowywanie upolowanych sztuk. W przetwórni wrzało. Zbliżał się koniec pierwszego etapu pracy na tym terenie. Dnia 18 lutego 1947 roku przerobiono setnego wieloryba błękitnego, nie licząc poważnej ilości mniejszych sztuk, wytopiono tysiączną tonę wielorybiego tłuszczu. Nawet pogoda ustaliła się ostatecznie. Nastały piękne, słoneczne dnie, sprzyjające połowom.

Flotylla zmieniła kurs i poczęła płynąć w kierunku wysp Sandwich i Południowej Georgii, gdzie jak wiadomo, znajduje się wiele przybrzeżnych baz wielorybniczych. Wyspy Sandwich zostały odkryte przez znanego podróżnika Amerigo Vespucci w 1502 roku. Jako drugi, zawinął na nie Anglik, Antonio de Poche, oczywiście w imieniu Wielkiej Brytanii. Około 125 lat temu pływały na tych wodach także dwa rosyjskie statki „Wostok" i „Mirny", dowodzone przez słynnego rosyjskiego podróżnika Bellingshauzena.

Dnia 24 lutego „Sława" ruszyła na drugą, 1000-milową część swego rejsu roboczego, którego celem była Południowa Georgia. W kilka dni później spotkano na kursie przetwórnię holenderską a dalej siedem przetwórni norweskich z ekipą 50 statków myśliwskich, w końcu Anglików, ba! nawet przedstawicieli okupowanej przez Amerykanów Japonii! Razem naliczono siedemnaście flotylli wielorybniczych. To liczne towarzystwo nie przeszkadzało jednak w niczym myśliwym radzieckim, których trasa nie stykała się z innymi, przez co mieli oni większą swobodę działania.

W pierwszych dniach marca flo-



Fot. S.I.B.

Działo harpunowe jest zawsze gotowe do strzału

tylla weszła na tereny większych pól lodowych, wśród których stale pojawiały się fontanny wody, znak przebywania wielorybów. Szybkość statków jeszcze bardziej spadła, lecz za to tranu było coraz więcej.

Kilkanaście dni później nadszedł radiogram, że zbiornikowiec „Kreml" zabrał z Odessy ładunek materiałów pędnych oraz żywność dla flotylli. Nawiązano z nim łączność radiową i omówiono miejsce spotkania, które miało wypaść w rejonie Falklandów. Podczas oczekiwania „Kremla" ludzie flotylli nie próżnowali. Bez przerwy prowadzono połowy, noce zaś, oświetlone bladym blaskiem polarnej zorzy wykorzystywano na konserwację i naprawy sprzętu. Zbiorowy ten wysiłek pozwolił osiągnąć pięć ton czystego tranu. Ponieważ w międzyczasie „Kreml" wszedł w rejon pływających gór lodowych, radiostacja „Sławy" nawiązała z nim stałą łączność, udzielając kapitanowi „Kremla" rad i wskazówek odnośnie pływania w tym rejonie.

W pobliżu wysp Orkney napotkano duże połacie kry, utrudniające nie tylko żeglugę ale i połowy. W dodatku zmalała ilość wielorybów błękitnych, zamiast których poczęły się pojawiać mniejsze — grenlandzkie. Pogoda stale się psuła, przelatywały ciągłe sztormy, temperatura poczęła spadać. Nad Antarktydę wchodziła wielkimi krokami polarna zima.

Krainę wiecznych lodów opuściła „Sława" ostatecznie dnia 24 kwietnia i witana atlantyckim sztormem, dotarła po sześciu ciężkich dniach walki z żywiołem do Falklandów, gdzie spotkała się w jednej z zatok z „Kremlem". Oba statki stanęły burta przy burcie, rozpoczęto przeładunek paliwa, żywności i innych materiałów technicznych dla bazy. Tymczasem wolna od zajęć część załóg wyruszyła na pobliskie skaliste wysepki, siedlisko ptactwa wodnego, by zaopatrzyć spiżarnie w świeże mięso. Polowano na gęsi, kaczki i kuliki, których nieprzebrane wprost roje tu się gnieździły. Przeładunek zakończono w ciągu tygodnia. „Kreml" odkotwiczył, wychodząc w drogę powrotną, a 11 maja wyruszyła także i flotylla. Kilkanaście dni później minięto zwrotnik Koziorożca, po czym u wybrzeży Ilha Grande statki myśliwskie pobrały paliwo po raz ostatni przed rejsem przez Atlantyk.

Nocą, 6 czerwca, przy blaskach reflektorów mijała flotylla równik, wchodząc na północną półkulę. W pierwszych blaskach świtu zginęły ostatnie gwiazdy Krzyża Południowego, który świecił flotylli przez tyle długich dni pracy w Antarktydzie. Koniec wyprawy zbliżał się wielkimi krokami. Dnia 18 czerwca minięto Wyspy Kanaryjskie, aby w cztery dni później zakotwiczyć w Gibraltarze.

Po raz pierwszy od wielu dni stanął żyrokompas bazy. Gdy chciano obliczyć, ile obrotów wykonał w tym czasie, okazało się, że zabrakłoby papieru nie tylko na statku ale i w Gibraltarze. Robi on przecież 20 000 obrotów na minutę, a cyfra końcowa byłaby naprawdę astronomiczna.

Kilkudniowy postój wykorzystano dla przeprowadzenia najkonieczniejszych remontów i usunięcia usterek, powstałych w czasie przechodzenia Atlantyku i 22 czerwca flotylla rozpoczęła ostatni odcinek trasy, do Odessy, swego portu macierzystego.

*

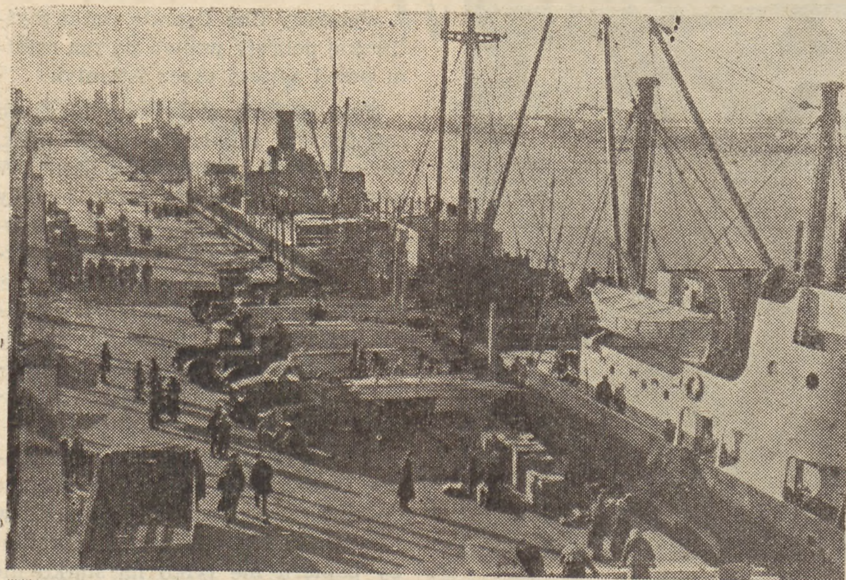
W roku 1947 „Sława" odbyła swój drugi rejs, zakończony pełnym sukcesem, a obecnie znajduje się po raz trzeci w drodze na wody Antarktydy, gdzie znów przeprowadzi kilkomiesięczne polowanie na wieloryby.

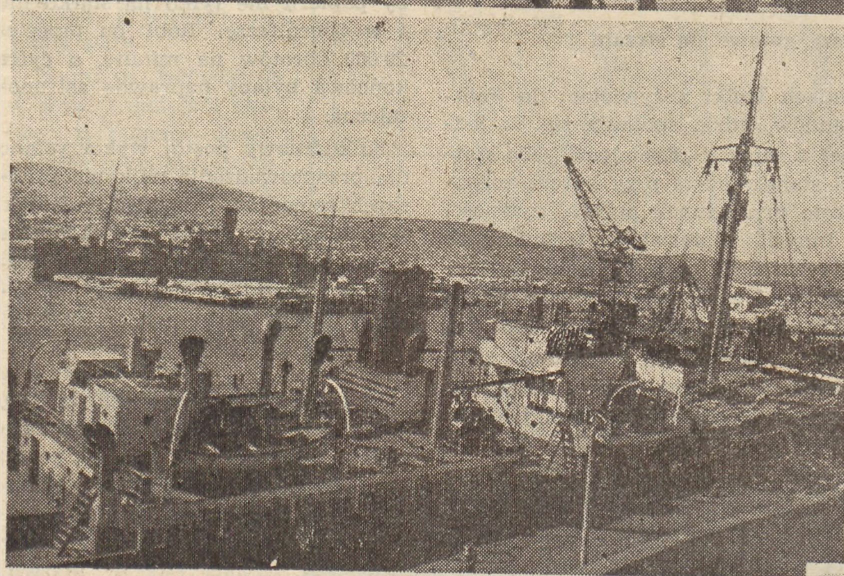
EUGENIUSZ SZYSTER

Baza flotylli, statek — przetwórnia „Sława" Fot. S.I.B.



Porty ZSRR





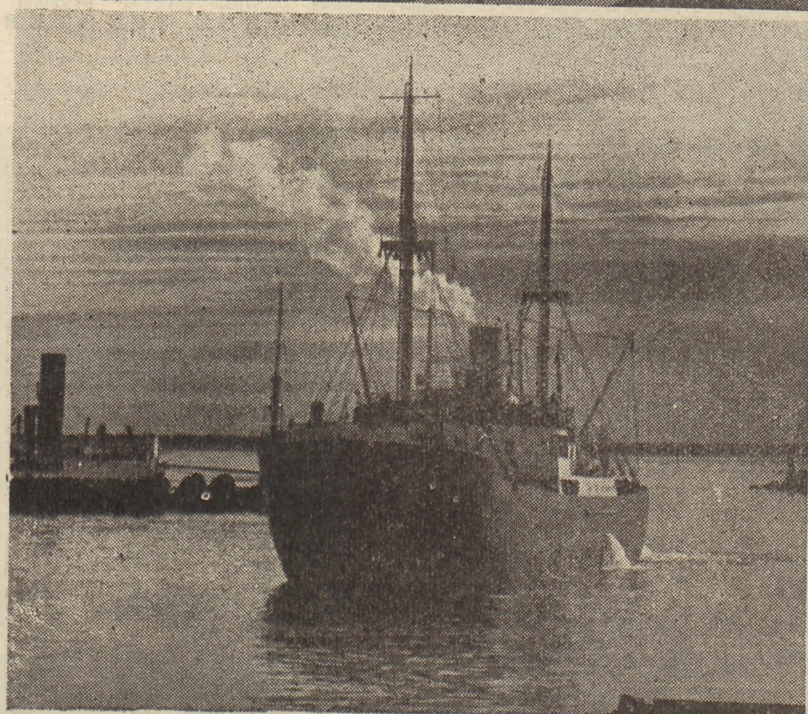
Wybrzeża morskie Związku Radzieckiego rozciągają się na olbrzymiej przestrzeni od Morza Bałtyckiego po Ocean Spokojny, a długość ich przewyższa znacznie długość równika ziemskiego. Czternaście mórz i dwa oceany otwierają radzieckiej żegludze morskiej drogę we wszystkich kierunkach świata. Związek Radziecki już dziś jest potężnym państwem morskim, a nad dalszym jego rozwojem pracują marynarze radzieccy, robotnicy portowi i stoczniowcy. Dziesiątki dużych portów radzieckich pracuje nad rozwojem radzieckiej gospodarki morskiej.

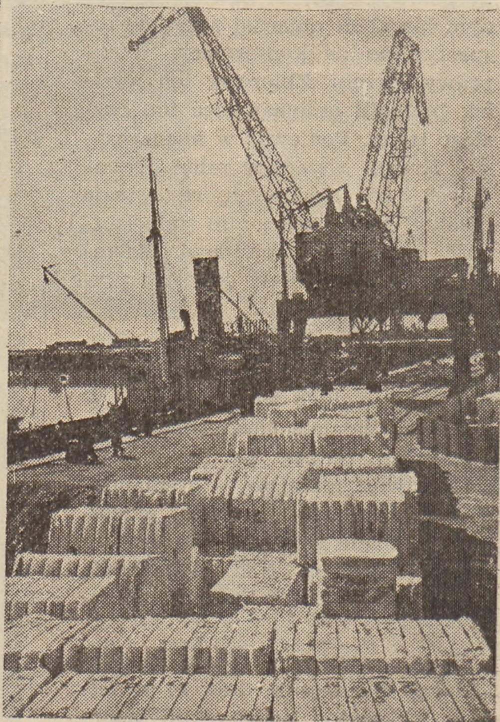
Noworosyjsk należy do najżywotniejszych i najbardziej rozbudowanych portów Morza Czarnego. Posiada on stocznie rybackie, a także stocznie mniejszych jednostek żeglugi kabotażowej. Stałe linie okrętowe zapewniają mu doskonałe połączenia ze wszystkimi portami Morza Czarnego. Rozwija się bardzo dobrze w oparciu o bogate zaplecze — Kaukaz.

Odessa jest największym terytorialnie portem ZSRR, wysuwając się także na czoło pod względem przeładunków, szczególnie zbożowych. Jest pod tym względem trzecim co do wielkości portem świata. Stocznie odeskie należą do największych w Związku Radzieckim.

Zdjęcia obok przedstawiają od góry: port w Leningradzie, Noworosyjsku, Archangielsku i Krasnodorsku.

Wszystkie zdjęcia S.I.B.

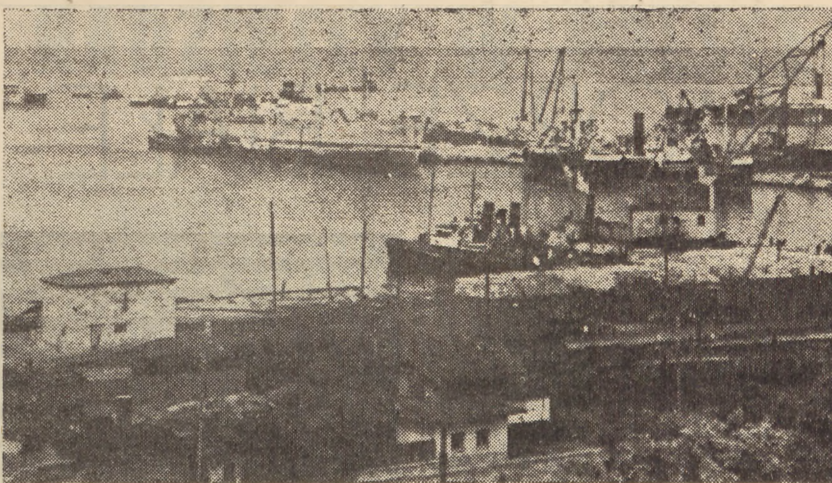




Odessa posiada regularne połączenia okrętowe ze wszystkimi portami globu ziemskiego. Szeroko rozwinął się tu przemysł przetwórczy i spożywczy, a także przemysł zaopatrujący stocznie.

Leningrad jest obok Odessy największym portem ZSRR. Zbudowany przez cara Piotra I w 1703 r., do Rewolucji Listopadowej rozwijał się stale lecz powoli. Dopiero po Rewolucji przeprowadzono modernizację urządzeń, powiększono tereny portowe, rozbudowano stocznie. Leningrad jest, poza tym ośrodkiem przemysłowym, skupiającym wiele zakładów przemysłu morskiego lub pracującego na potrzeby takiego przemysłu. Pomimo doznanych zniszczeń wojennych, Leningrad już się odbudował i obecnie przeładowuje około miliona ton towarów miesięcznie.

Drugim portem radzieckim, pamiętającym czasy Piotra I jest Archangielsk. W ostatnim trzydziestoleciu port został poważnie rozbudowany w związku z uruchomieniem t. zw. Drogi Północnej. Obecnie Archangielsk jest centrum eksportowym zboża, drzewa i skór z terytoriów, leżących w orbicie ujścia Dźwiny. Odkryte niedawno w jego pobliżu (Wołogda Peczora) złoża węgla i rudy, przyczynią się do jeszcze intensywniejszego rozwoju portu.



Mimo wojennych zniszczeń port w Odessie jest znów najruchliwszy na Morzu Czarnym

Krasnodorsk leży na zachodnim wybrzeżu Morza Kaspijskiego i ma za zadanie obsługę eksportu bawełny z republik Średniej Azji. W tym też celu wybudowano tu specjalne rampy załadowcze, ustawiono specjalnie do tego celu cały szereg nowych dźwigów, które czynią z Krasnodorska naprawdę nowoczesny port bawełniany.

Władywostok jest obok Pietropawłowska największym radzieckim portem Dalekiego Wschodu. Posiada on wyjście na Ocean Spokojny i w tym tkwi jego znaczenie. Stanowi on bazę żeglugi radzieckiej na wschodniej półkuli. Pracują tu liczne stocznie i zakłady przemysłu morskiego. Istnieją tu też szkoły morskie z Wyższą Szkołą Żeglugi na czele. Wychodzą stąd liczne linie żeglugowe do portów obu Ameryk. Ostatnie, powojenne inwestycje zmierzają do rozbudowy portu i przekształcenia go na wielki port handlowy, o światowym zasięgu.

JERZY JANKOWSKI





WYSTAWA KSIĄŻKI RADZIECKIEJ

W gmachu Dowództwa Marynarki Wojennej otwarto ostatnio staraniem Koła Pracy Społecznej i Klubu Oficerskiego Wystawę Książki Radzieckiej. Obrazuje ona bogaty dorobek literatury Związku Radzieckiego, obejmując kilkaset tomów, wśród których szczególnym zainteresowaniem zwiedzających cieszą się dzieła Józefa Stalina, a następnie w dziale literatury pięknej utwory Gorkiego, Simonowa, Erenburga, Majakowskiego, Fadiejewa, Katajewa, Sobolewa i innych.

Osobny dział stanowią czasopisma, wydawane w ZSRR, z których wiele poświęconych jest zagadnieniom morskim. Dużym zainteresowaniem cieszy się też dział książek fachowo-morskich i technicznych.

Ze względu na wielką atrakcyjność tematu, jaki obrazuje wystawa, winna ona znaleźć szerokie grono naśladowców nie tylko w wojsku, ale także wśród organizatorów świetlic.

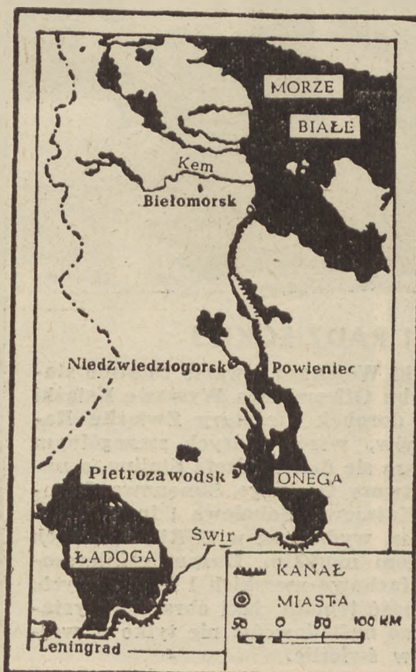
MORZE BIAŁE - BAŁTYK

Białomorsko - Bałtycki kanał im. Stalina należy bezsprzecznie do największych osiągnięć tego rodzaju w świecie. Został wybudowany w rekordowym czasie w latach 1930-32, mimo tego, że trzeba było pokonać wiele trudności terenowych. Posiada niemal 300 km długości i jest dostępny nawet dla statków pełnomorskich. Zniszczony częściowo w czasie obrony Leningradu, został już naprawiony i uruchomiony powtórnie dla żeglugi, skracając drogę z Morza Białego na Bałtyk o tysiące mil morskich.

Sprawa połączenia Bałtyku z Morzem Białym już od wieków zajmowała umysły rosyjskich uczonych, jednak rząd carski wszystkie projekty odrzucał. Nie zależało caratowi na gospodarczej rozbudowie tej części kraju i podniesieniu dobrobytu wyzyskiwanej ludności. Nędza i ciemnota ludu rosyjskiego były dobrym polem do żerowania bogaczy i bojarów, toteż za ich rządów nie poczyniono żadnych kroków w budowie kanału.

Rząd radziecki dążąc do podniesienia poziomu gospodarki i stopy życiowej ludu, już w kilka lat po Rewolucji przystąpił z inicjatywy Generalissimusa Stalina do prac nad budową jednego z największych kanałów świata. Miał on połączyć Zatokę Fińską i leżący nad nim port Leningrad z Morzem Białym, poprzez jeziora Ładoga i Onega. Budowa kanału stała się główną pozycją pierwszej pięciolatki. Inżynierowie radzieccy na polecenie Stalina rozpracowali szczegółowy projekt kanału. Trzeba było pokonać wielkie trudności techniczne, jak również duże różnice w pionowym ukształtowaniu terenu, oraz twardość gruntu. Kanał miał bowiem przebiegać przez południowo - wschodnią część płyty karelo - fińskiej, zbudowanej z twardych granitowych skał. Kopanie w tych warunkach wymagało wielkiego wysiłku od robotników, jednak dzięki zmechanizowaniu pracy i zastosowaniu najnowszych maszyn radzieckiej produkcji, tempo budowy kanału przewyższało wszystkie dotychczasowe tego rodzaju osiągnięcia w świecie. Inżynierowie i robotnicy radzieccy zabrali się z entuzjazmem do pracy nad sztandarowym obiektem radzieckiej gospodarki.

Wszystkie prace związane z budową kanału, zostały wykonane znacznie szybciej, niż przewidywał plan. Najdłuższy w świecie kanał, o długości blisko 300 km był gotów do użytku w ciągu dwóch lat. Liczne śluzy i stacje obsługi statków umożliwiły wyrównanie różnic w poziomie wód pomiędzy poszczególnymi jeziorami i morzami i przepływanie kanałami. W 1932 r. pierwszy statek przebył kanał. Od inicjatora otrzymał on nazwę kanału im. Stalina.



Pierwsze próby wykazały, że warunki żeglowne kanału są doskonałe i może on przepuszczać nawet pełnomorskie statki. Kilkasettonowe jednostki floty handlowej swobodnie przemierzają jego wody, dążąc w dół lub w górę.

Otwarcie kanału było donosłym momentem w życiu ZSRR. Ożywił on znacznie wymianę handlową północnej części kraju i pozwolił na regulowanie pracy portów Leningradu i Murmańska, które uzyskały bezpośrednie połączenie.

Wyroby przemysłowe i drzewne okręgu Leningradzkiego, mogły odtąd coraz szerszym nurtem płynąć na północ, na południe znów szły różnorodne bogactwa kopalniane półwyspu Kola. Zacofany gospodarczo i zaniedbany przez carat kraj, podniósł swą produkcję i poziom życiowy. Kanał stał się dla ludu jednym z licznych dobrodziejstw władzy radzieckiej. Do wybuchu wojny rosły nieprzerwanie jego obroty handlowe, rosła jego przepustowość. W czasie wojny oddał on duże usługi w obronie Leningradu, choć został w poważnym stopniu zniszczony przez ataki nieprzyjacielskiego lotnictwa.

Twórczej pracy radzieckich ludzi nie potrafił jednak hitleryzm zgnębić. Kanał im. Stalina nie dostał się w ręce wroga, a po wojnie został w rekordowym czasie odbudowany. Pracowali przy jego budowie ludzie wolni, wiedząc że budują dla siebie, że ten kanał jak żaden inny, służyć będzie ludowi, że nie będą z niego ciągnąć zysków kapitaliści, tak jak to ma miejsce z kanałem Panamskim czy Sueskim.

SPORTOWCY RADZIECCY W POLSCE

Występy radzieckich sportowców w Polsce były donosłym wydarzeniem w naszym życiu sportowym. Pomijając już bowiem wspaniałe, a niejednokrotnie wprost fenomenalne wyniki i rekordy, trzeba przede wszystkim podkreślić te wielkie korzyści, jakie występy radzieckich sportowców przyniosły naszemu sportowi.

Zespoły radzieckie, ich zdyscyplinowanie i metody treningów, winny stać się dla nas wzorem, przede wszystkim zaś wzorem musi stać się organizacja radzieckiego sportu i opieka nad zawodnikami. Sport, a raczej wychowanie fizyczne w ZSRR, opiera się na szerokich masach i otoczony jest opieką ze strony państwa. Dopiero na tej masowej platformie wyrasta sport wyczynowy, sport radzieckich rekordów. Właśnie radzieccy sportowcy w czasie swych występów w Polsce zaprezentowali wysoki poziom radzieckiego sportu. W czasie wielkich zawodów sportowych w Gdańsku, przeprowadziliśmy wiele rozmów z najwybitniejszymi sportowcami radzieckimi. Dowiedzieliśmy się wiele o ich życiu i sportowych sukcesach.

Nina Dumbadze — niewątpliwie najbardziej popularna i sławna lekkoatletka radziecka, jest już oficjalną mistrzynią ZSRR i świata, osiągając w rzucie dyskiem, fenomenalną odległość 49,64 w Warszawie i 52,83 we Wrocławiu. Co prawda w sierpniu br. zawodniczka ta uzyskała jeszcze lepszy wynik na Spartakiadzie w Moskwie, rzucając 53,25 m, ale w tym czasie ZSRR nie należał jeszcze do Międzyn. Feder. Lekkoatl., i wynik ten nie mógł być uznany jako rekord świata.

Wśród radzieckich sportowców, znajduje się także dwóch marynarzy — doskonały skoczek Jurij Iliasow i długodystansowiec Nikifor Popow. Pierwszy z nich jest wielokrotnym rekordzistą ZSRR, osiągając ostatnie dwa rekordy właśnie w Polsce. W Gdańsku Iliasow, który jest bosmanem Floty Wojennej, skoczył 198 cm, a we Wrocławiu, przeszedł swobodnie wysokość 199,5, co jest najlepszym tegorocznym wynikiem w Europie. Iliasow studiuje obecnie w Morskiej Akademii Wychowania Fizycznego w Leningradzie i na treningach już nieraz przechodził 2 m. W czasie wojny walczył na pokładzie krążownika „Kirow" na Morzu Czarnym.

Nikifor Popow jest porucznikiem Floty i walczył z Japończykami na Dalekim Wschodzie. Jest on również mistrzem narciarskim ZSRR w biegu na 100 km z czasem 8 godz. 28 min. Biegi narciarskie traktuje jako trening zimowy do biegu na 5 km, na którym to dystansie osiągnął on dobry czas 14,38,5 min, co jest zaledwie 1,2 sek gorsze od rekordu ZSRR.

Drugą ze sławnych radzieckich zawodniczek jest Tatiana Sewriukowa, która jako jedyna w świecie kobieta przekroczyła w rzucie kulą fantastyczną wprost odległość 15 m. Oficjalny rekord ZSRR przez nią ustanowiony, wynosi 14,89 m. W Oslo uzyskała ona w roku ubiegłym tytuł mistrzyni Europy, w Polsce miała słabsze wyniki ze względu na grypę. Najlepsze wyniki w rzucie kulą miała w Polsce Anna Andrejewa, która na zawodach w Warszawie ustanowiła nowy, oficjalny już rekord świata rzutem 14,39.

Najwszechstronniejszą lekkoatletką radziecką jest Aleksandra Czudina, która dzierży nieoficjalny rekord świata w pięcioboju — 4534 pkt., (165 cm wzwyż — rekord ZSRR, w dal 567 cm i oszczep 49,96 m). Doskonałe wyniki w rzucie oszczepem osiąga również Ludmiła Anokina, która jako druga kobieta w świecie po Majuczej przekroczyła 50 m, rzucając 50,20 m.

Spośród mężczyzn na pierwszy plan wybija się Karakułow, mistrz Europy w biegach krótkich: 100 i 200 m. W roku bieżącym osiągnął na 100 m najlepszy w Europie czas 10,4 sek. Również tyczkarz Ozolin był swego czasu rekordzistą Europy i ZSRR skacząc 4,30 m. Na zawodach w Gdańsku przeszedł on wysokość 4 m a następnie oddał swą tyczkę naszemu młodemu zawodnikowi Małeckiemu, który skoczył 3,85.

Znanym ze swych występów i sukcesów w Paryżu jest Aleksander Pugaczewski, doskonały średniodystansowiec, dzierżący rekordy ZSRR na 800 m i 1 500 m.

Jednym z najlepszych miotaczy młotem w świecie jest Kanaki, który ustalił rekord ZSRR w tej konkurencji rzutem 56,13. Jest to wynik lepszy od rzutu Węgra Needka na Olimpiadzie, który zdobył złoty medal.

Wszyscy radzieccy sportowcy zawdzięczają swe wspaniałe wyniki nie nadzwyczajnym warunkom fizycznym, jak wielu sądziło, ale przede wszystkim usilnej pracy nad sobą, regularnym i ciężkim treningom, wielkiemu zdyscyplinowaniu oraz szerokiej opiece państwa. Oni właśnie powinni stać się wzorem dla naszych sportowców.

JÓZEF WÓJCICKI







Nina Dumbadze mistrzyni świata w rzucie dyskiem: 52,83 m we Wrocławiu. Najlepszy rzut 53,25 m.
Aleksander Pugaczewski, doskonały średniodystansowiec, mistrz ZSRR w biegach średnich: 800 m — 1.53,8 min, i 1500 m — 3,53 min. Na zdjęciu po biegu z zawodnikiem polskim Nowakiem.
Fokina jest mistrzynią ZSRR w biegu przez płotki na 80 m — 11,6 sek.

Zdjęcia: WAF (2)
Z. Kosycarz (1)

ROZRYWKI UMYSŁOWE

POD REDAKCJĄ ROMUALDA MIAŁKOWSKIEGO

1. Rebus

„Ed-Ka“, Łódź



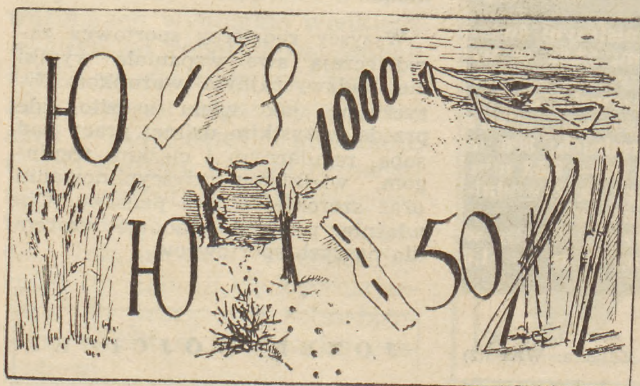
2. Morskie wędrówki

Szarada, uł. *„Ed-Ka“, Łódź*

Cudowna *„raz-druga“* wśród wysepek wieńca,
Na pokładzie statku *„raz“* polską banderą,
Czarem licznych przygód porywa młodzieńców,
Tajemnym urokiem serce *„pięć-sześć-cztery“*.
Mnóstwo niebezpieczeństw, raf ostrych, jak *„siódme“*,
Piętrzy się na drodze i życiu zagraża.
Choć sternik *„pięć-trzy-czwór“* mórz przesmyki trudne,
Wciąż jednak niepewny jest los marynarza.
„Osiem“ „dziewięć-szóste“ podobnej do brązu,
W równikowym żarze spalonej przez słońce,
W kierunku Bernee wilk morski podąża. —
„Trzy-siódmy“ parowiec jest jego obrońcą.
Kopuła błękitu z linią mórz się zrasta,
Wokół połączona miękko z widnokręgiem,
Spowija welonem *„ośm po jedenaste“*,
Szukając odbicia w lazurowych głębiach.
Kolor *„dwa-dziesięć-jedenasty“* zorzy
Zachwyca wspaniałą kaskadą promieni.
Poranna jutrzenka wynurza się z morza,
By w mgłę mlecznobiałą na falach się zmienić.

3. Rebus

Ignacy Janowski, Łódź



4. Arytmograf

Żerebecki Eugeniusz, Wrocław

Po rozszyfrowaniu wyrazów pomocniczych wpisać w miejsce liczb arytmografu odpowiednie litery, które czytane kolejno dadzą rozwiązanie.

1, 2, 3, 4, 5, 6 — 4, 7 — 8, 2, 9, 10, 11 — 9, 10, 11, 12, 7, 6, 13, 11 — 14, 12, 7, 4, 2 — 8, 2 — 15, 14, 13, 2, 4.

Wyrazy pomocnicze:

I). 1, 2, 4, 7, 12, 5 — król polski,
II). 3, 7, 9, 7, 15 — gatunek ryby,
III). 14, 13, 11, 6 — inaczej stulecie,
IV). 10, 7, 8, 2 — inaczej strefa.

5. Kalambur

(Z cyklu „Poznaj świat“)

„Ed-Ka“, Łódź

Dużo zjaw zjawa ujrzała,
Gdy w morzu się wykąpała.

——o——

Za prawidłowe rozwiązanie chociażby jednego z powyższych zadań Redakcja „Młodzieży Morskiej“ przeznacza 3 kwartalne prenumeraty swego pisma do rozlosowania. Wśród uczestników konkursu, którzy rozwiążą wszystkie zadania (5), rozlosowana będzie dodatkowo jedna wartościowa książka. Rozwiązania nadsyłać należy do dnia 10 grudnia 1948 roku.

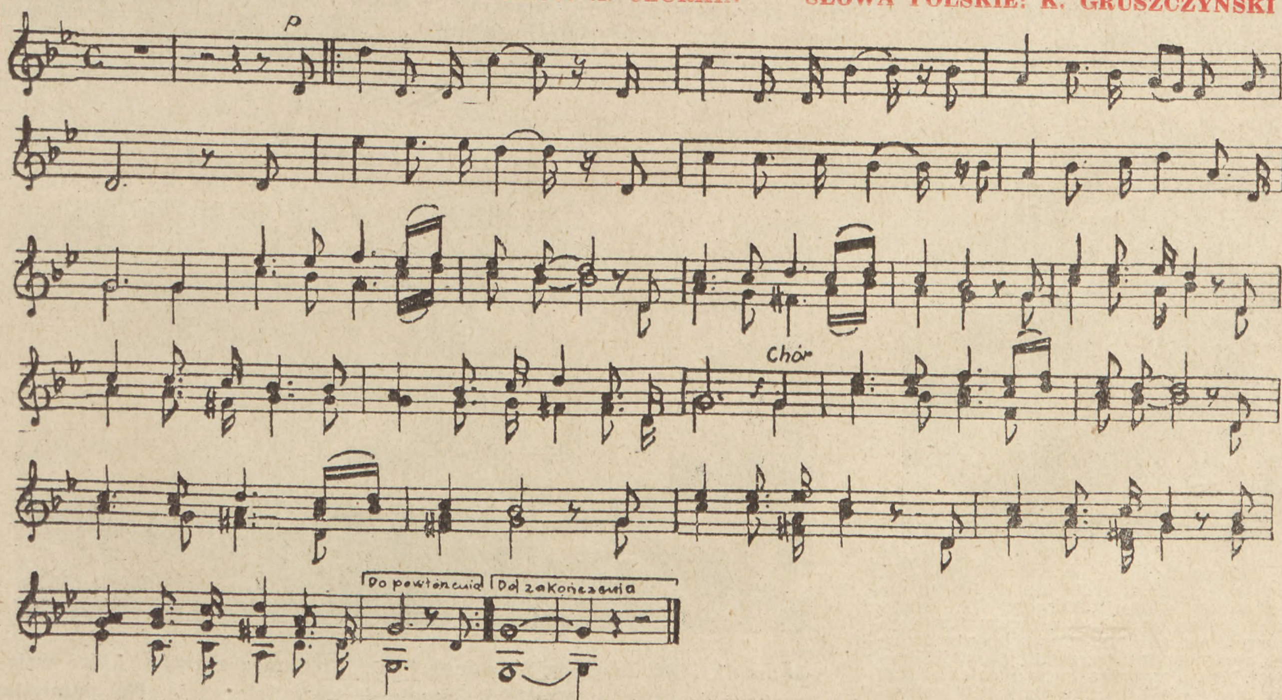
HUMOR



Wieczór na „redzie“

WIECZÓR NA REDZIE

MUZYKA: W. SIEDOW TEKST: A. CZURKIN SŁOWA POLSKIE: K. GRUSZCZYŃSKI



Śpiewajmy, już noc. O świcie, gdy mgła
Okręty przesłoni i dal,
Udadzą się w rejs ścigacze i dym
Wśród czystych rozsnuje się fal.

Refr.: Bądź zdrów, rodzinny kraju!
Już statki odpływają.
I portu mi żal,
Powiewa jak dal
Niebieski dziewczyny mej szal.

A zmierzch dzisiaj znów pogodny jak sen.
Więc każdy niech śpiewa za dwóch.
O morzu i mgłach, o włosach jak len
Złocistych zanuci nam druh...

Refr.: Bądź zdrów...

Na redzie już noc i cisza i śpiew...
Błękitna rozlewa się mgła.
Pieszczocie tych fal nie oprze się brzeg,
Gdy dźwięczy harmonia i łka.

Z archiwum N

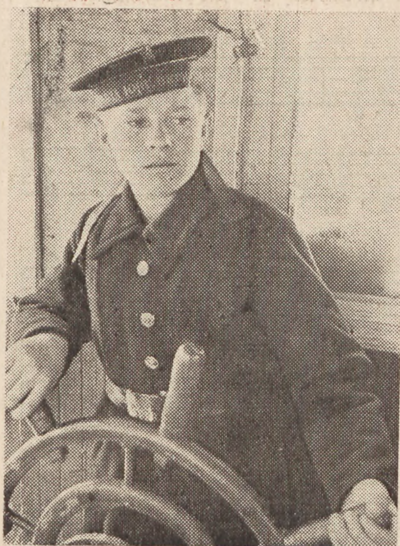
Port im. Żdanowa

Wieść o przemianowaniu portu Mariupola na Żdanow szybko obleciała ten wielki ośrodek przemysłowy Zagłębia Donieckiego.

Miasto Żdanow — gród rodzinny Andrzeja Żdanowa — w latach pięciolatek stalinowskich przekształciło się w wielki ośrodek przemysłowy. Na wybrzeżu Morza Azowskiego wybudowano olbrzymie zakłady metalurgiczne „Azowstal", nie mające sobie równych w hutnictwie Południa ZSRR, zrekonstruowany i rozszerzony został port, fabryka rur oraz zakłady im. Iljicza.

Miasto zniszczone całkowicie w czasie okupacji niemieckiej, obecnie szybko odbudowuje się. Uruchomione zostały już wszystkie przedsiębiorstwa, produkujące surówkę żelazną, stal, walcówkę, rury, maszyny, koks, konserwy. Wybudowano mechaniczną fabrykę wiązania sieci, a także oddziały dla produkcji wagonów kolejowych, cystern i balonów gazowych. W zakładach „Azowstal" zakończono budowę walcowni, która produkować będzie szyny, walcówkę itp.

Rejs do Arktydy



Kursanci jednej z radzieckich szkół morskich odbyli rejs do Arktydy na szkolnym statku „Kachowskij". Odbywał się on niejednokrotnie w trudnych warunkach atmosferycznych, przy sztormowej pogodzie i ciężkiej sytuacji lodowej. Koło Przylądka Życzeń statek wszedł w dryfujące lody. „Kachowskij" zatrzymał się tu przez dłuższy czas, a uczniowie mogli zapoznać się z warunkami pracy stacji polarnych.

NOWY KOMBAJN NAFTOWY

W Baku, morskie kopalnie ropy naftowej trustu „Artiemneft" otrzymały do użytku kombajn naftowy. Jest to specjalny agregat zespołowy przeznaczony do gromadzenia ropy naftowj. Kombajn ten systemu inżyniera Nogajewa ustawiony jest na palach bezpośrdnio przy szybie.



Zastosowanie kombajnów naftowych obniży znacznie zapotrzebowanie na rury, układane na przestrzeni między szybami a brzegiem, zmniejszy straty ropy naftowej oraz udoskonali proces eksploatacji szybów morskich.

WE WSZYSTKICH JĘZYKACH ŚWIATA

Leningradzka Biblioteka Morska nabyła rzadki zbiór książek morskich we wszystkich językach świata.

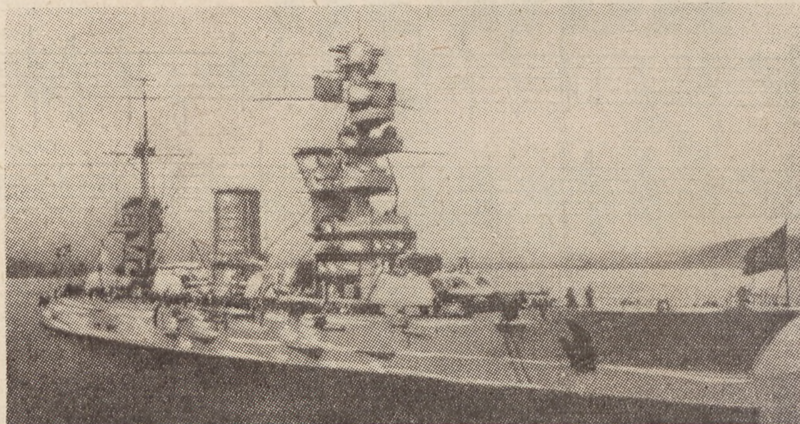
W bibliotece tej, która istnieje już 103 lata, znajdują się dziesiątki tysięcy książek, poświęconych historii marynarki i nauki wojenno-morskiej. W specjalnych szafach umieszczone są zbiory, należące do znakomitych żeglarzy rosyjskich, — Kruzenszterna, Butakowa, Makarowa.

PORT DALEKIEJ PÓŁNOCY



Tiksi jest jednym z największych portów przeładunkowych Dalekiej Północy. Z Murmańska, Archangielska i Władywostoku przychodzą tu statki z naftą, benzyną, ropą, olejami, maszynami, zabierając futra, żywność i inne artykuły przemysłowe, wytwarzane w pobliskich ośrodkach.

Uczestnik Rewolucji Listopadowej



Pancernik „Oktiabrskaja Rewolucja" jest jednym z okrętów, które wzięły czynny udział w Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej. Na pamiątkę tych dni otrzymał on swą historyczną nazwę.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. Redaguje: Komitet Redakcyjny.
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO, Warszawa I-8 000.
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wyk. w Z. G. „P. W." Nr 4 w Gdyni 9 000. Nr 1455
Cena prenumeraty wraz z przesyłką pocztową — roczna: zł 250, półroczna: 130, kwartalna: 75.— W14478